

3.4 移動実態・地域公共交通へのニーズ

3.4.1 市民の移動実態

市内を発着する移動の実態について、10年おきに実施される東京都市圏パーソントリップ調査に基づき把握しました。

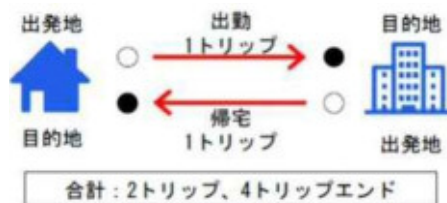
<参考>用語等

○パーソントリップ調査とは

パーソントリップ調査とは、どのような人がいつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で移動したかについて調査し、一日のすべての移動を捉える調査です。東京都市圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部）では、昭和43年から10年おきに調査を実施しています。

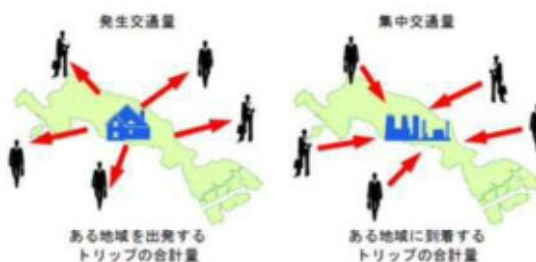
○トリップとトリップエンド

人の移動する単位を「トリップ」といい、1つのトリップの出発地○と目的地●をそれぞれ「トリップエンド」といいます。



○発生集中量

発生量（あるゾーンを起点とするトリップの合計量）と集中量（あるゾーンへ終点するトリップの合計量）の総和を指します。



○外出率と原単位

外出率とは、調査日に外出した人の割合を指します。

原単位（1人1日当たりトリップ数）とは、外出した人1人の1日の平均トリップ数を指します。

○代表交通手段

代表交通手段とは、1回のトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合の主な交通手段のことで、集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となっています。

分担率とは、交通手段別の利用割合を指します。



(1) 外出率・トリップ原単位（1人1日当たりのトリップ数）

東京都市圏パーソントリップ調査における市民の外出率及び外出人口当たりのトリップ数は、東京都市圏全体の傾向と同じく、平成20（2008）年と比べて平成30（2018）年では減少しました。

なお、75歳以上を除き、すべての年代で減少傾向となっています。

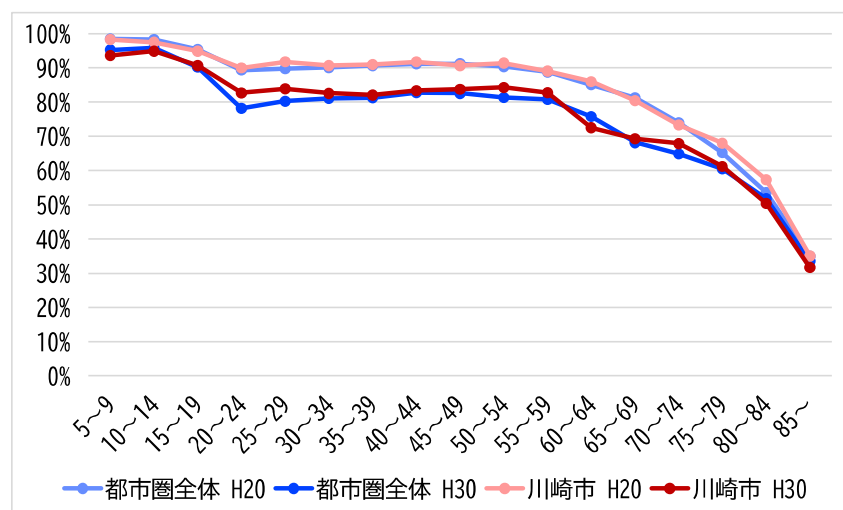


図 川崎市民及び東京都市圏全体の外出率

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

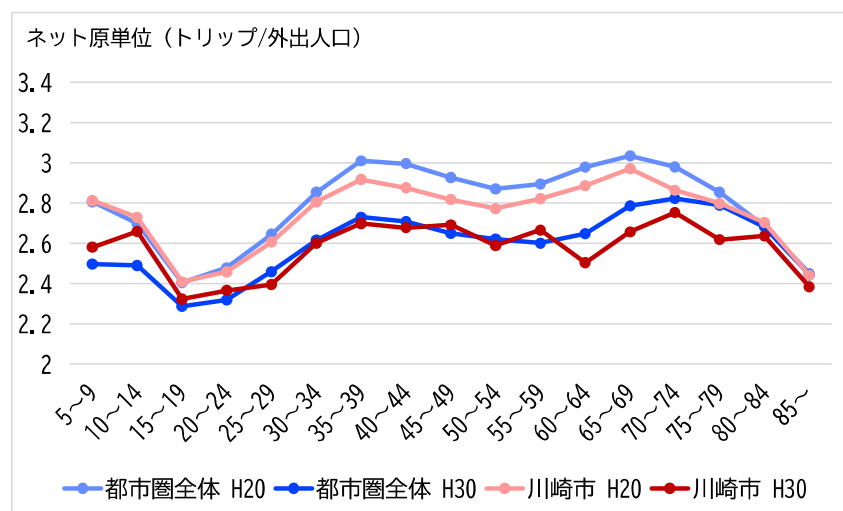


図 川崎市民及び東京都市圏全体のネット原単位（外出入口当たりトリップ数）

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

(2) 年齢階層別・目的別のトリップ

年齢階層別に、外人口当たりのトリップ数を目的別で見ると、すべての年代で「私事」目的トリップが減少しています。また、20～64歳では、「業務」目的トリップが減少しています。これらは、インターネットの普及によるメール等での打合せ回避や、ネット通販利用による買い物の削減等が要因の一つと考えられます。

その一方で、女性、高齢者の社会進出を受け、20～64歳の女性と、65歳以上の男性において、「通勤」目的トリップが増加しています。

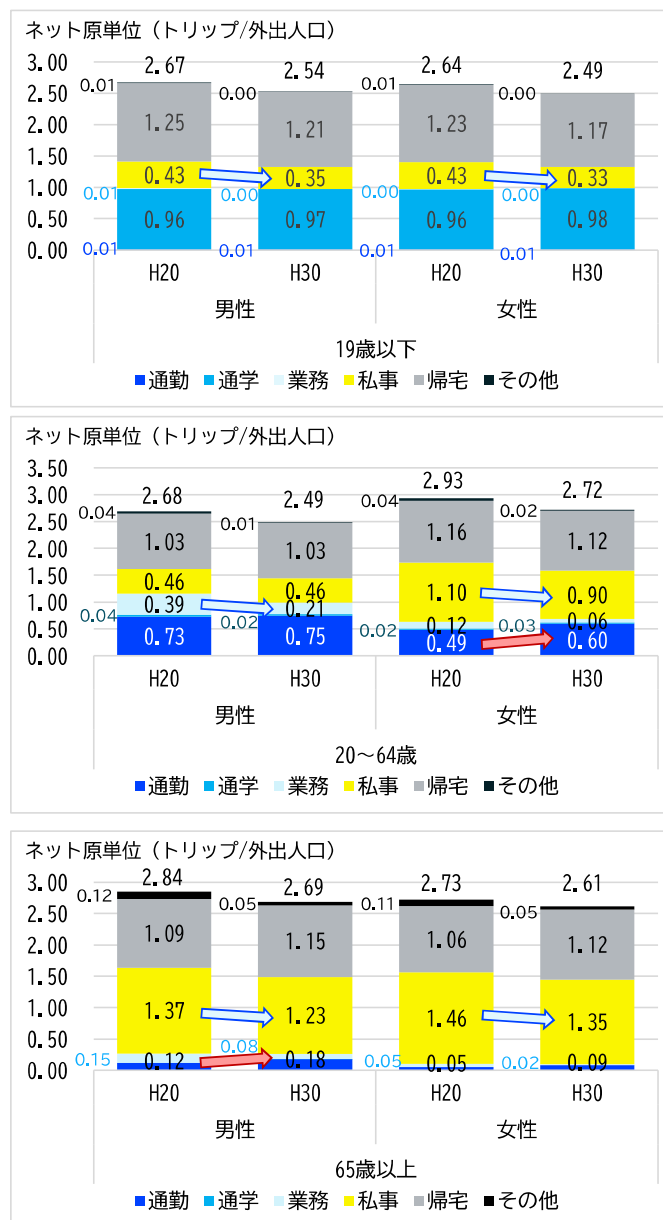


図 川崎市民の年齢階層別・目的別ネット原単位
(上：19歳以下・中：20～64歳・下：65歳以上)

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

(3) 年齢階層別代表交通手段分担率

年齢階層別に代表交通手段分担率をみると、本市全体及び65歳未満ではバスの分担率が3～4%と低くなっていますが、65歳以上では年代が上がるにつれ、バスの分担率が高くなり、特に75歳以上では10%を超えています。

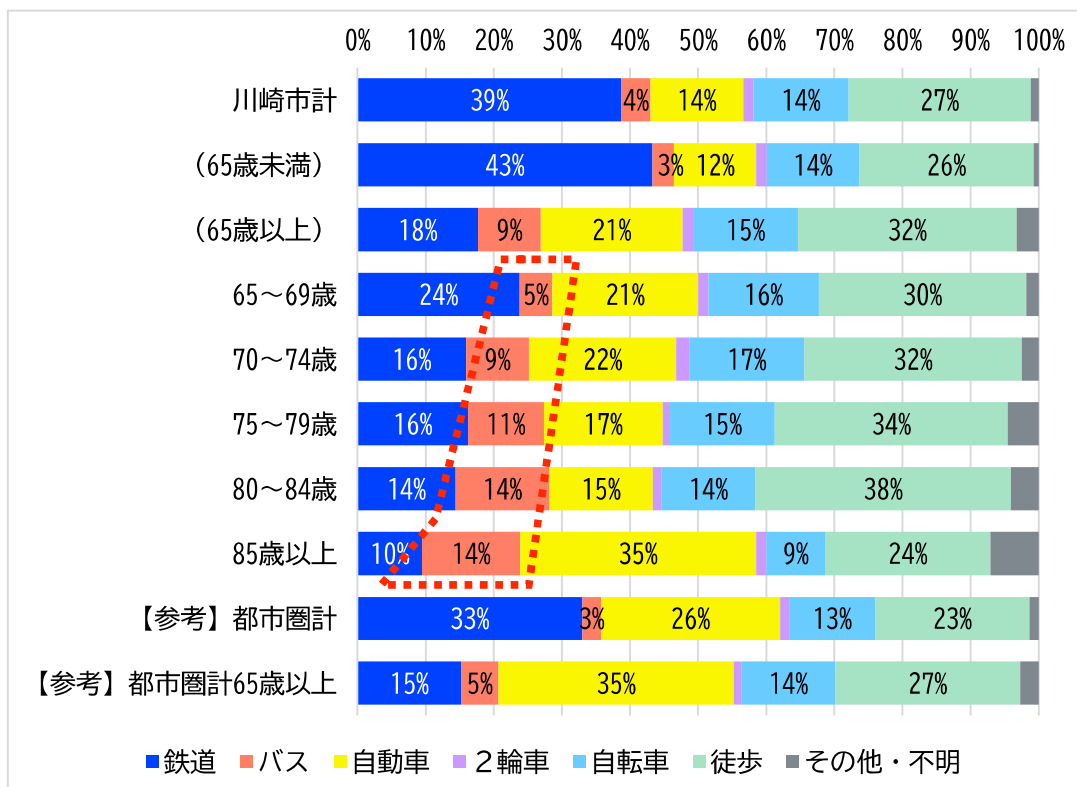


図 市内発着の移動における代表交通手段分担率

(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

(4) 市内の移動における鉄道・バス・自動車の比較

市内の移動を交通手段の利用状況に着目すると、拠点駅周辺で鉄道分担率が高いほか、バスの分担率が高い臨海部においては、自動車分担率も高くなっています。その他、麻生区や多摩区を発着する市内移動において、自動車分担率が高くなっています。

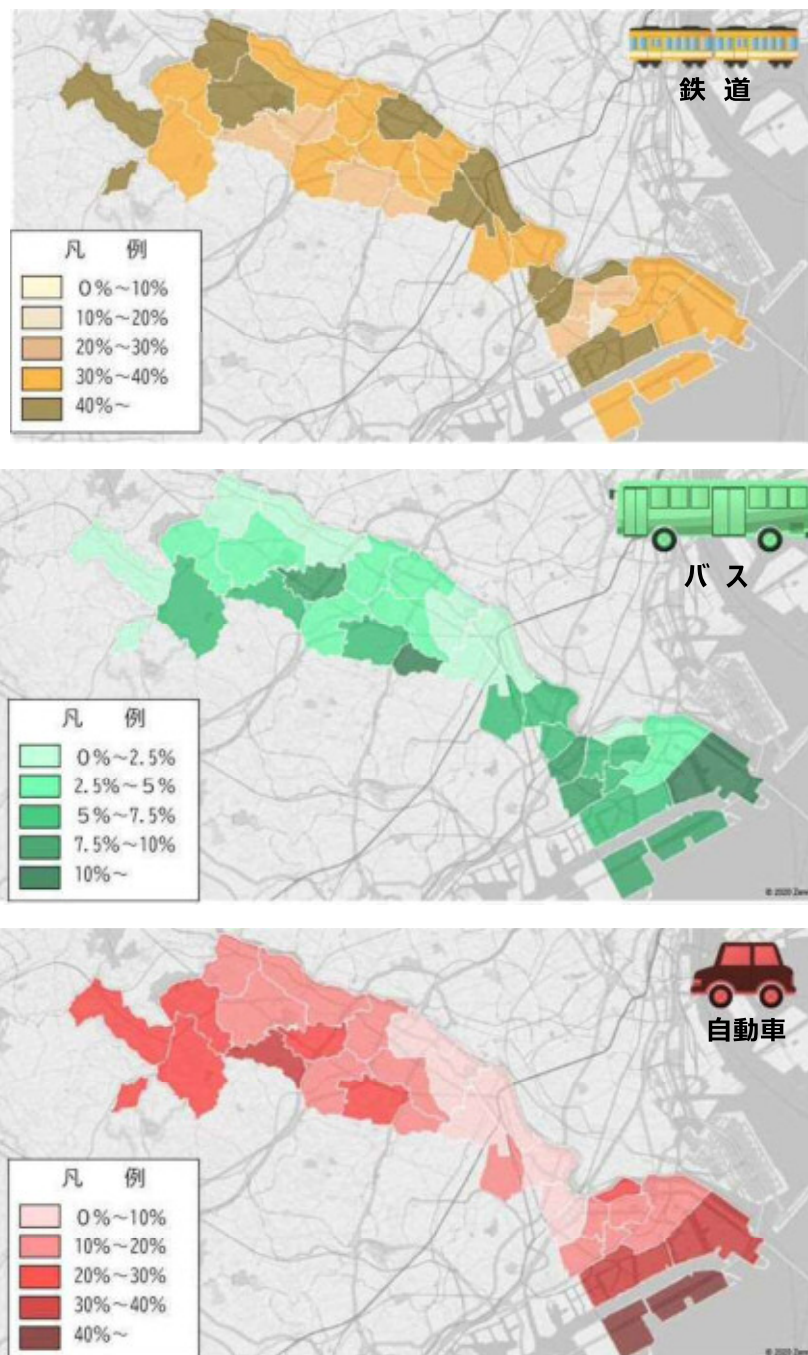


図 市内計画基本ゾーン別にみた代表交通手段「鉄道」・「バス」・「自動車」分担率
(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

(5) 地域間バstriップ

計画基本ゾーン間の交通量でみると、拠点駅と計画基本ゾーンを結ぶ交通量が多くなっています。

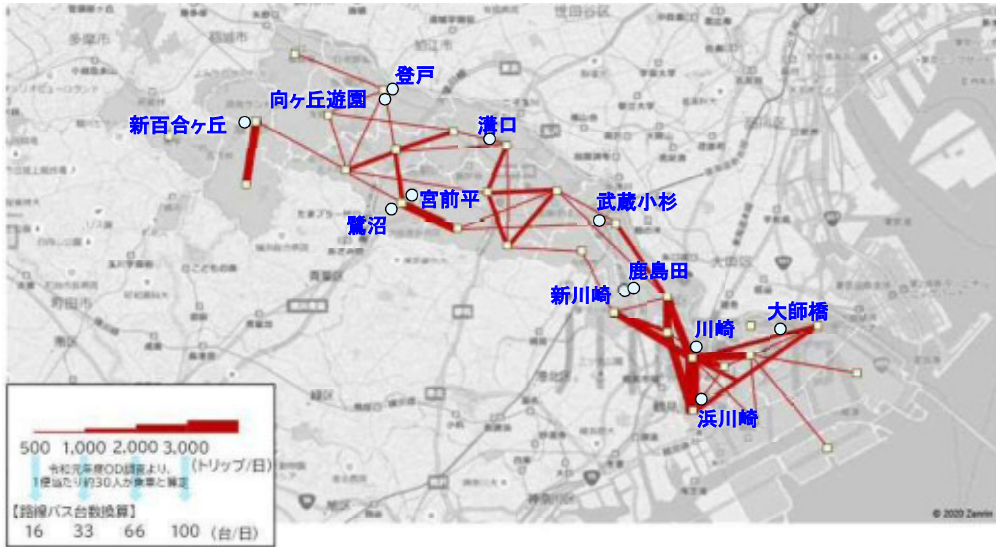


図 市内計画基本ゾーン間の代表交通手段「バス」利用交通量

(500トリップ/日以上ゾーン間を抽出)

(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

バstriップの発生集中量を10年前と比較すると、多摩区内を発着するバstriップは減少している一方で、特に、川崎区内、高津区内を発着するバstriップが増加しています。

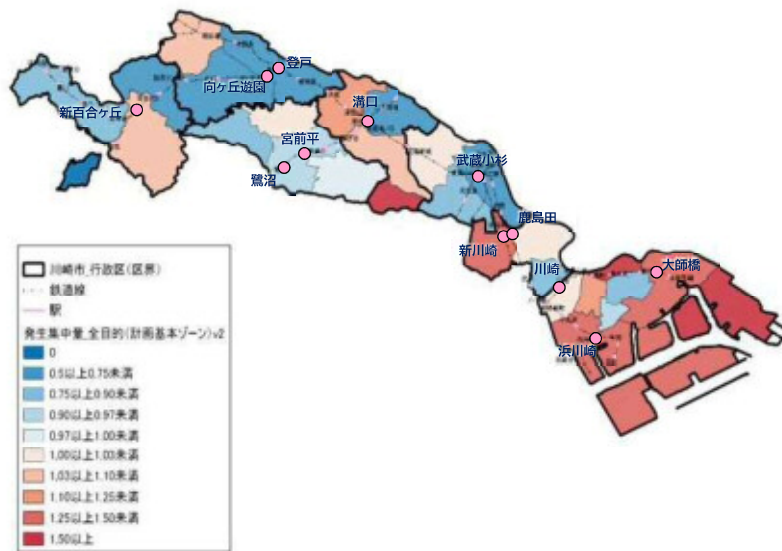


図 市内計画基本ゾーン別の代表交通手段「バス」利用発生集中量の増減率

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

(6) バス利用の目的

市内を発着するバス利用の移動では、「自宅－私事」目的での利用が最多で21%を占めます。次いで、「自宅－勤務」目的で19%となっています。

この10年間では、「自宅－勤務」目的の構成比率が上昇しています。

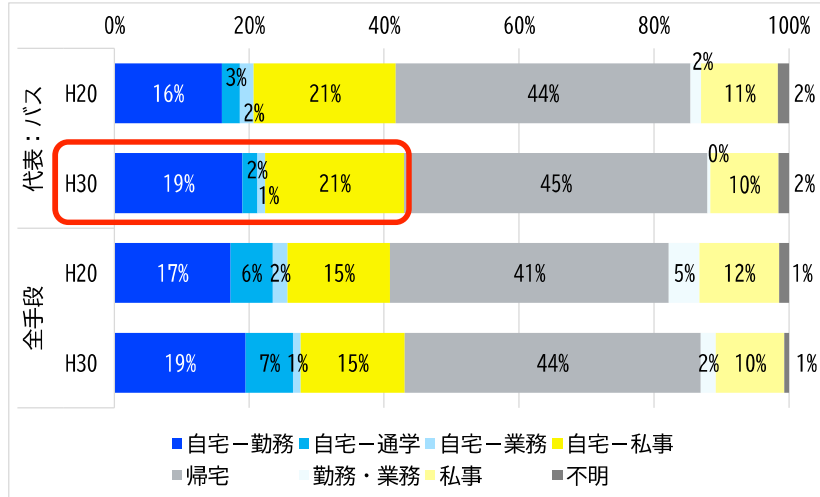


図 代表交通手段「バス」トリップの目的構成の比較（本市発着）

（出典）東京都市圏パーソントリップ調査

一方、トリップ数を見ると、構成比率が最も高い「自宅－私事」はこの10年間で4%減少し、一方、「自宅－勤務」目的は17%増加しています。

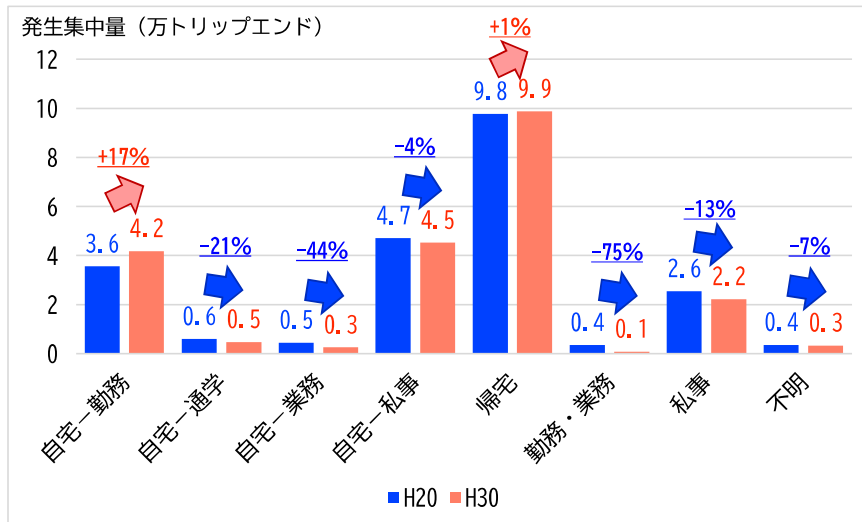


図 代表交通手段「バス」トリップの目的別トリップ数の比較（本市発着）

（出典）東京都市圏パーソントリップ調査

(7) 時間帯による移動目的の違いと利用状況

本市から発生する移動のうち、バス利用においては、利用の多い朝方ピーク時間帯では8割以上が「自宅－勤務（通勤）」や「自宅－通学」で占められています。

昼のオフピーク時間帯では、「自宅－私事」や「その他私事」の目的比率が高まり、夕方・夜間になるにつれて「帰宅」目的での利用が多くなっています。

路線バスの利用実態をみると、バスの平均乗車密度は昼のオフピーク時間帯に低下しており、朝ピーク時間帯と比べると効率的な運行ができていません。

一方で、朝方、夕方のピーク時間帯では、昼のオフピーク時間帯と比べて、2倍近くのトリップ数が発生しています。

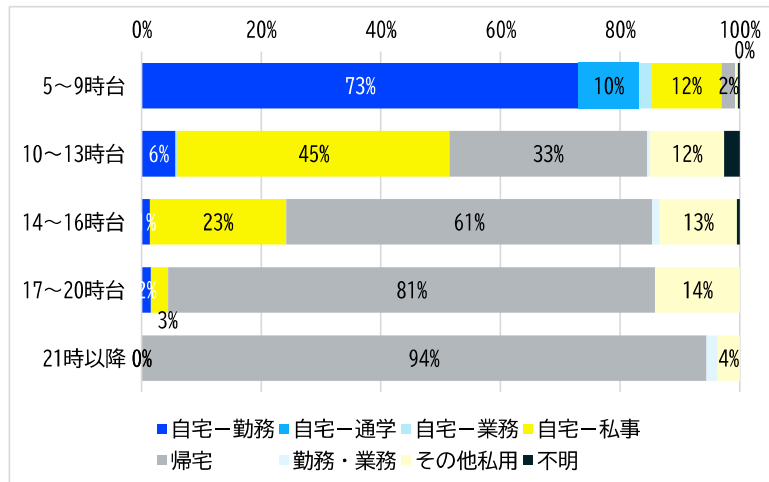


図 代表交通手段バスの時間帯別移動目的別の構成比率【本市発】

(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

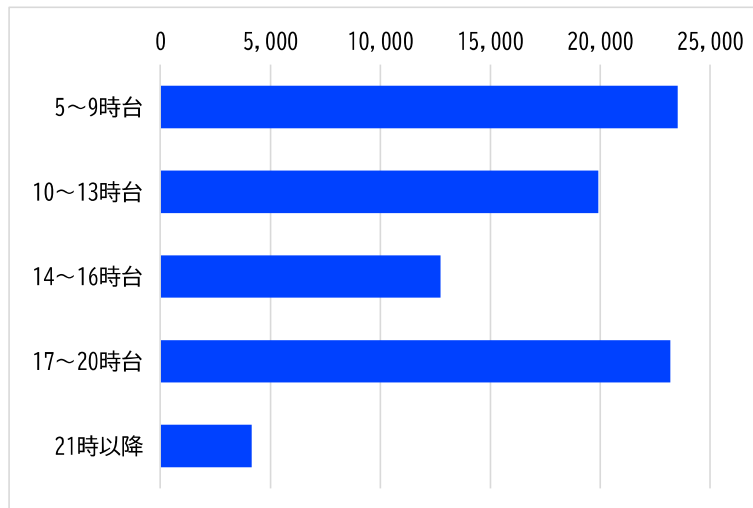


図 代表交通手段バスの時間帯別トリップ数【本市発】

(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

(8) 高齢者のバス利用トリップ

高齢者のバス利用トリップの時間帯を10年前と比較すると、トリップの多い時間帯の中で、昼間の10時台、15時台、夕方の17時台においてバス利用トリップが増加しています。特に、昼間の10時台の利用が多くなっています。

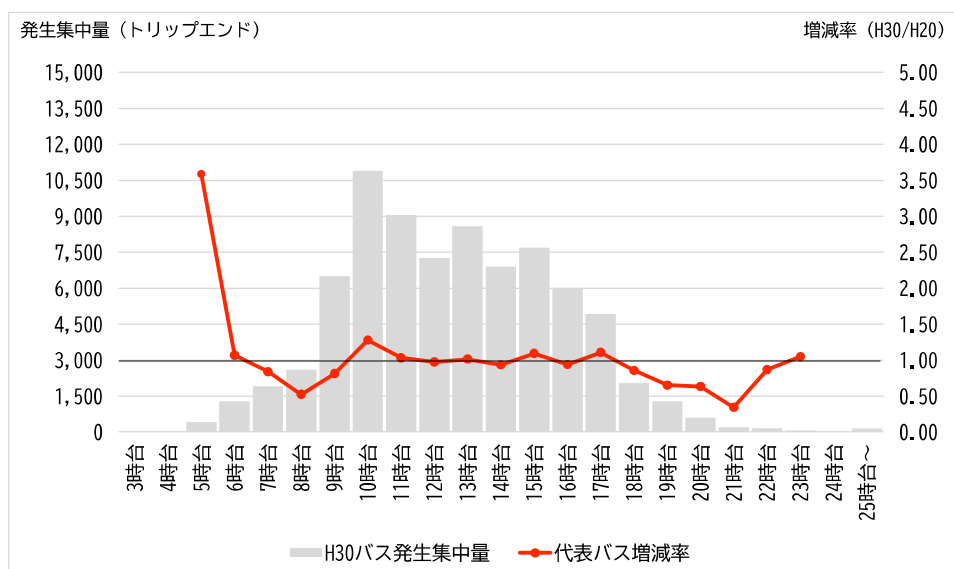


図 市内発着移動の高齢者におけるバス利用発着時間帯別増減率

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

また、高齢者のバス利用トリップにおける目的地施設の種類の10年前と比較すると、目的地として、病院を含む「医療・厚生・福祉施設」のみ増加しています。

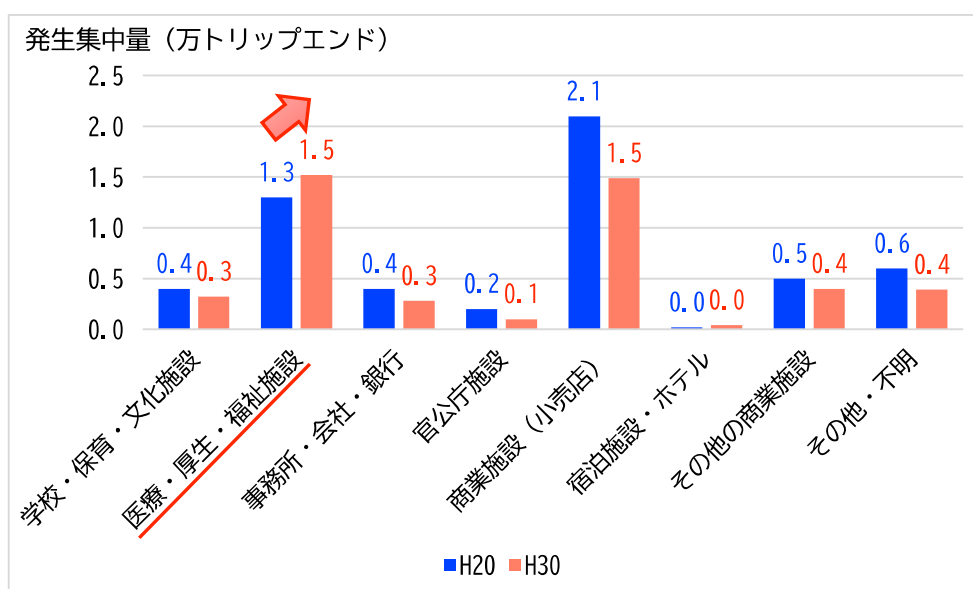


図 高齢者のバストリップの目的地施設別発生集中量 (本市発着)

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

(9) 鉄道駅端末交通手段としての利用

市内各駅を乗降する人の出発地・目的地との間の端末交通手段について、バスは鉄道駅端末交通手段としての利用も多く、市内全駅で見るとバス分担率が12%を占め、隣接する横浜市と同等の水準となっています。

特に、川崎駅（京急川崎駅を含む）、新百合ヶ丘駅、溝の口駅では、端末バストリップ数が多くなっています。

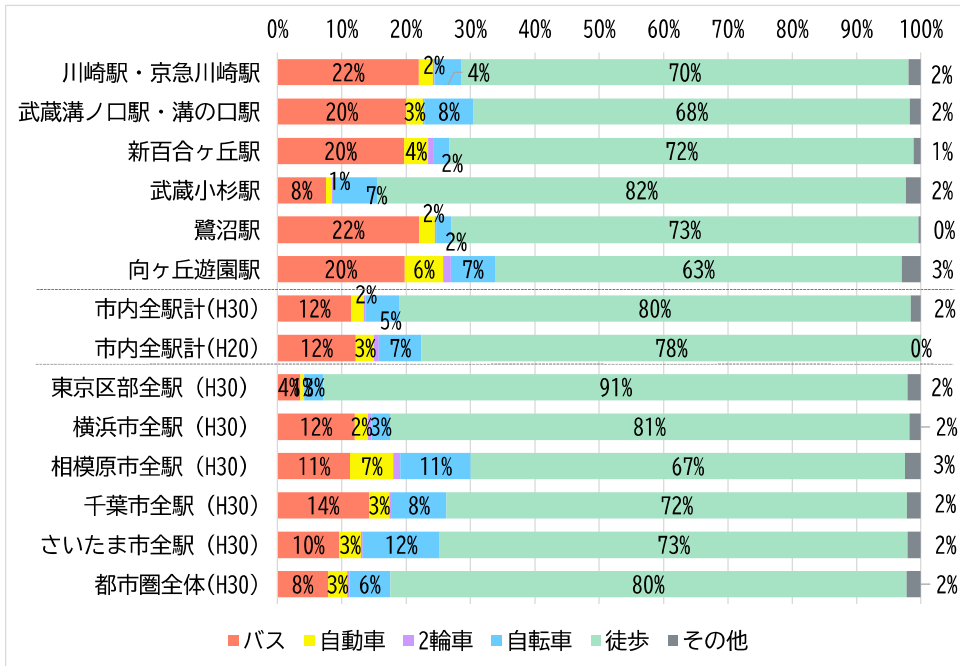


図 市内主要駅の鉄道端末交通手段の分担率

(出典) 東京都市圏パーソントリップ調査

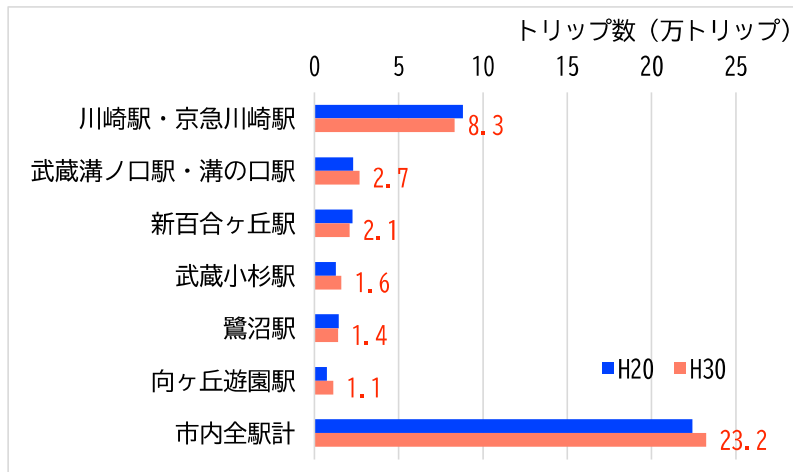


図 市内主要駅の鉄道端末交通手段「バス」のトリップ数の推移

(出典) 東京都市圏パーソントリップ調査

市内を発着する鉄道利用トリップについて、市内各地域と鉄道乗降駅間のバストリップ数を見ると、川崎駅では臨海部、新百合ヶ丘駅では麻生区内、溝口駅では、高津区内・宮前区内の各地との間でバストリップ数が多くなっています。

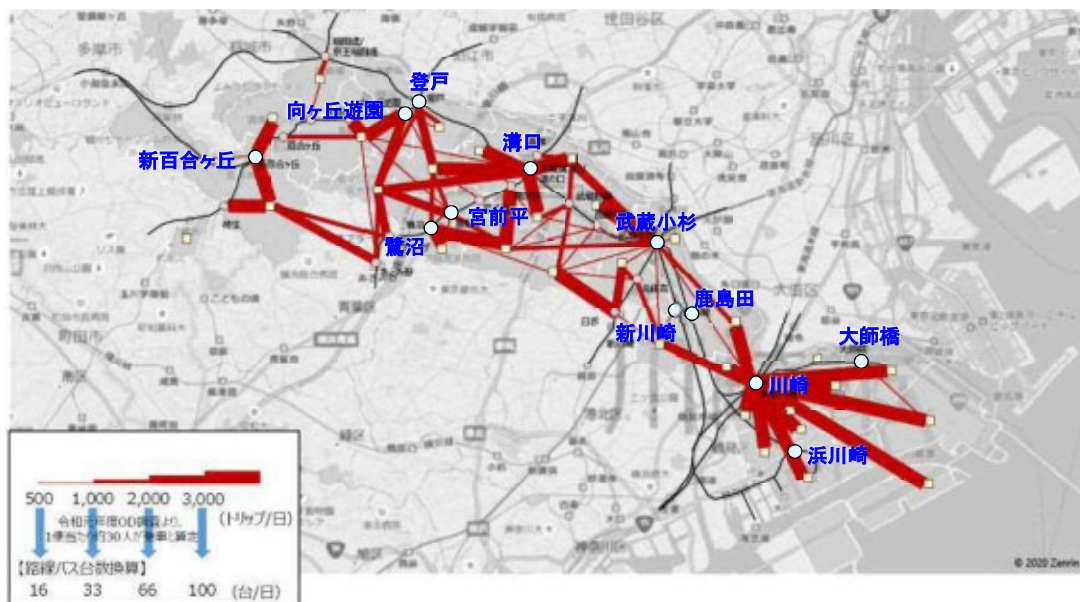


図 市内計画基本ゾーン⇄鉄道駅間の鉄道端末交通手段「バス」利用交通量
(500トリップ/日以上を抽出)

(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

(10) バス利用と自動車利用の比較

代表交通手段「自動車」のゾーン間交通量をみると、バス利用が多くみられるゾーン間においても自動車が利用されています。

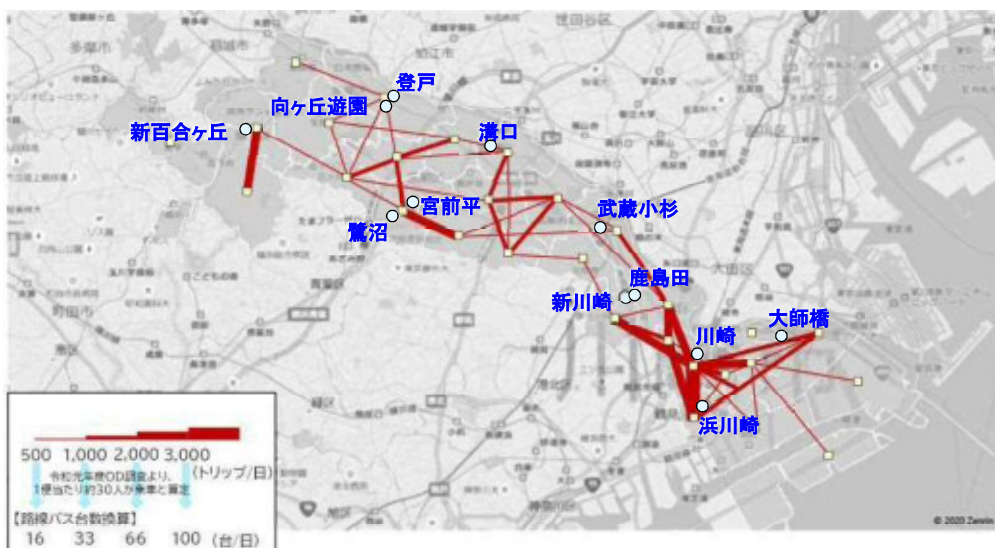


図 市内計画基本ゾーン間の代表交通手段「バス」利用交通量【再掲】

(500トリップ/日以上を抽出)

(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

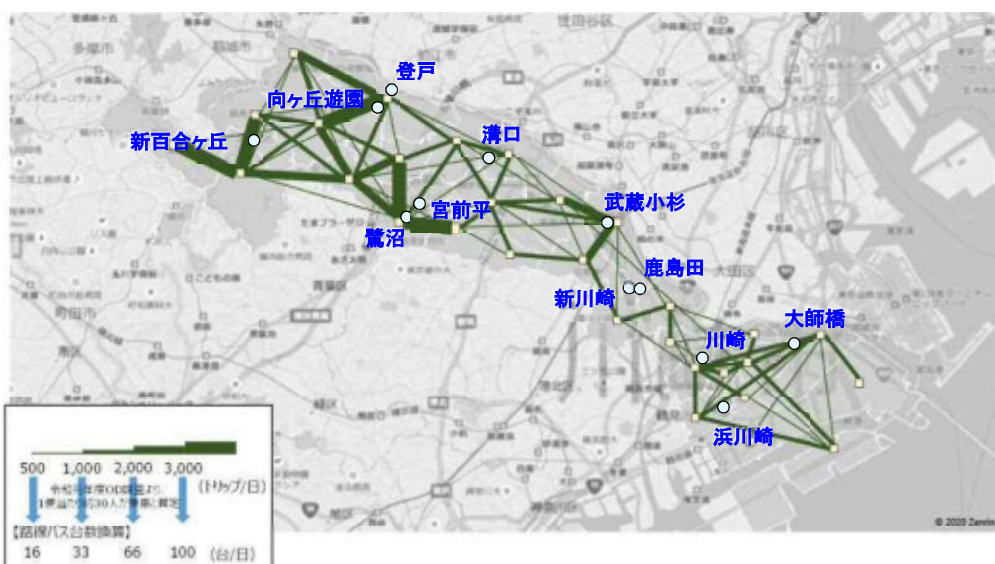


図 市内計画基本ゾーン間の代表交通手段「自動車」利用交通量

(500トリップ/日以上を抽出)

(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

また、鉄道端末交通手段に着目すると、路線バスの運行本数が多く、利用量も多い川崎駅～臨海部（東扇島）では、自動車の利用交通量も多くなっており、並行区間において自動車も利用されています。

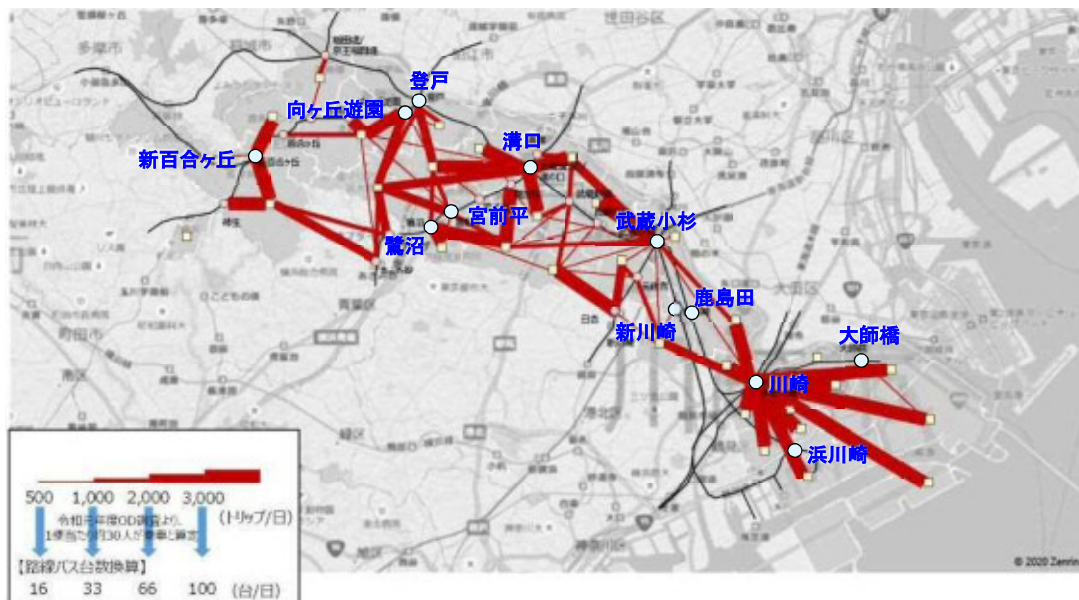


図 市内計画基本ゾーン⇄鉄道駅間の鉄道端末交通手段「バス」利用交通量【再掲】
(500トリップ/日以上を抽出)

(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

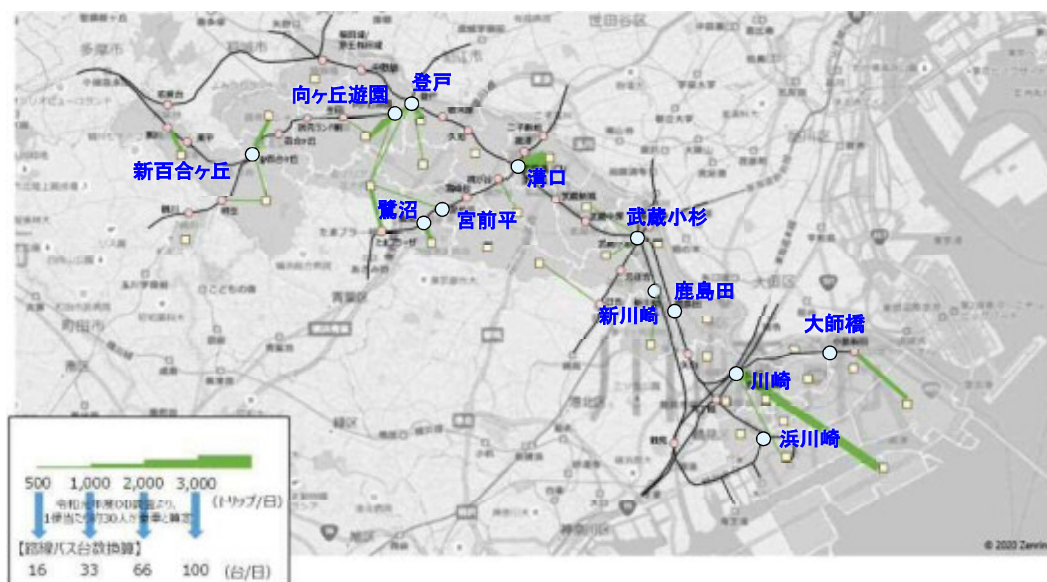


図 市内計画基本ゾーン⇄鉄道駅間の鉄道端末交通手段「自動車」利用交通量
(500トリップ/日以上を抽出)

(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

3.4.2 地域公共交通へのニーズ

(1) 路線バスに関する市民アンケート結果

① 路線バスに対する要望

市民の路線バスの利用に関する意見として、「道路混雑で遅れる・時間がかかる」が最も多く、「いつ来るかわからない」についても3番目に多くなっています。また、運行本数について指摘する意見も多くなっており、その他、「バスを利用していないのでわからない」が26.1%となっています。

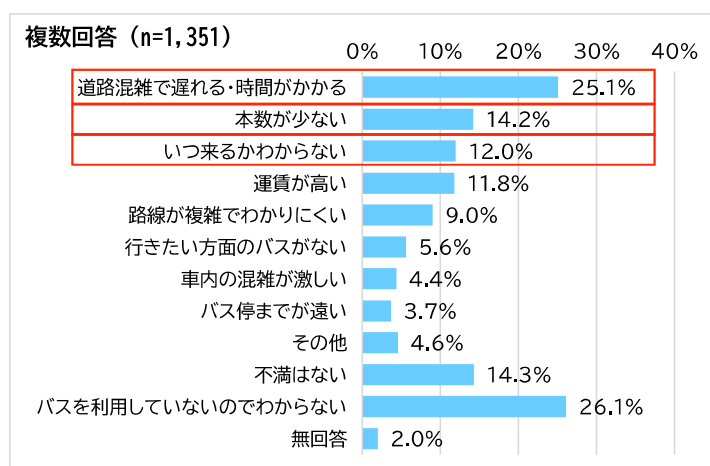


図 市民がバスの利用に関して不満に感じている点

(出典) 平成28年度かわさき市民アンケート報告書 (2017年3月28日)

② バス車内の混雑

川崎駅発のバスなどで、車内混雑に関する意見の割合が高くなっています。

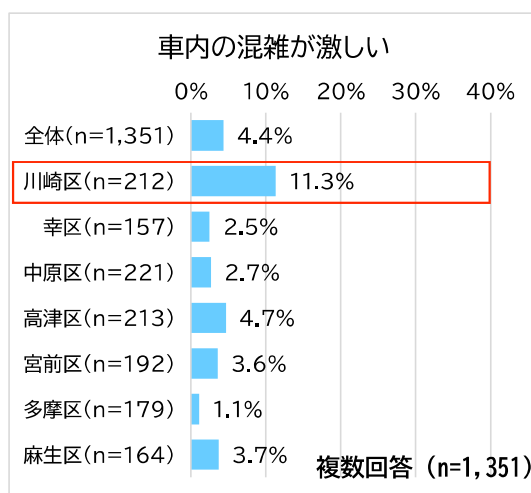


図 路線バスの車内の混雑に対し不満を感じる方の割合 (地区別)

(出典) 平成28年度かわさき市民アンケート報告書 (2017年3月28日)

③バスの運行本数・バス停までの距離

宮前区、多摩区、麻生区は、他区よりもバスの運行本数が少ない、また、バス停までの距離が遠いと感じている方が多く、居住地によってバスサービスに対する感じ方が異なります。

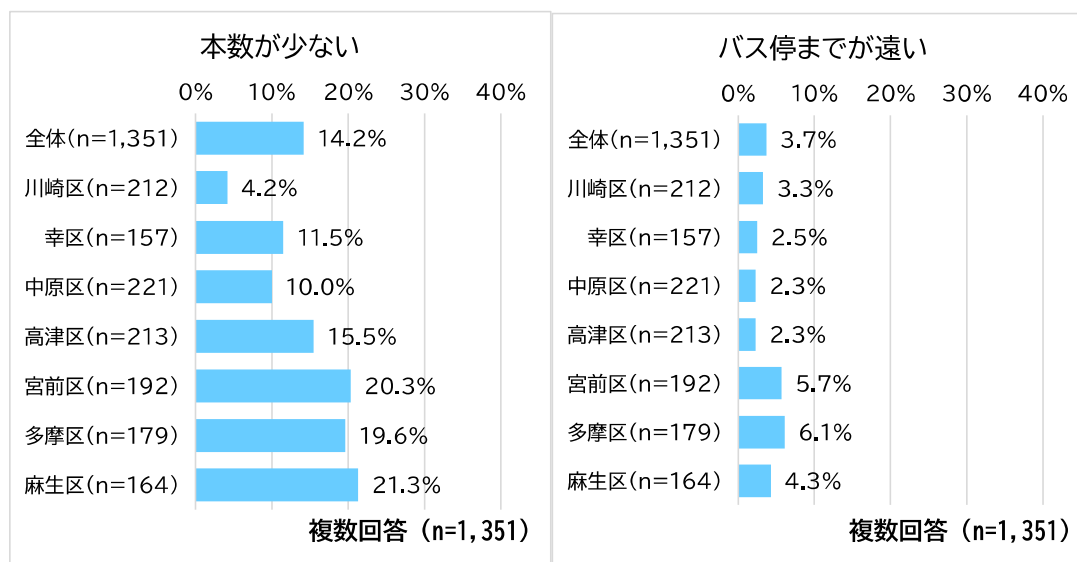


図 路線バスに対し不満を感じる方の割合（地区別）

（出典）平成28年度かわさき市民アンケート報告書（2017年3月28日）

（2）地域公共交通に関して寄せられた市民意見等

本市交通政策部署あてに、これまで様々な機会において市民や地域団体等から地域公共交通に関する御意見が寄せられています。

路線バスに関しては、路線の新設に関する御意見や、既設路線に関する増便や運行時間帯に関する御意見が寄せられています。また、コミュニティ交通の導入に関する御意見や、タクシーの乗場整備などの御意見も寄せられています。

(3) 変化するニーズ

① 高齢者の免許返納について

高齢者の免許非保有者、免許返納の数は近年大幅に増加していることから、自動車に代わる移動手段の確保が求められます。

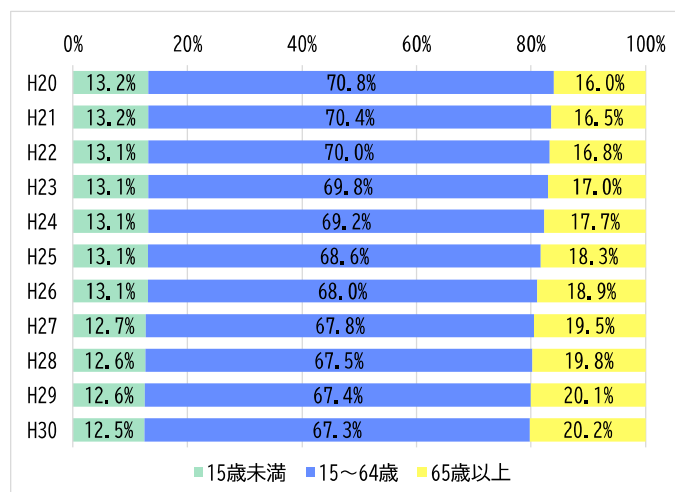


図 年齢階層別人口構成比の推移

(出典) 川崎市統計書

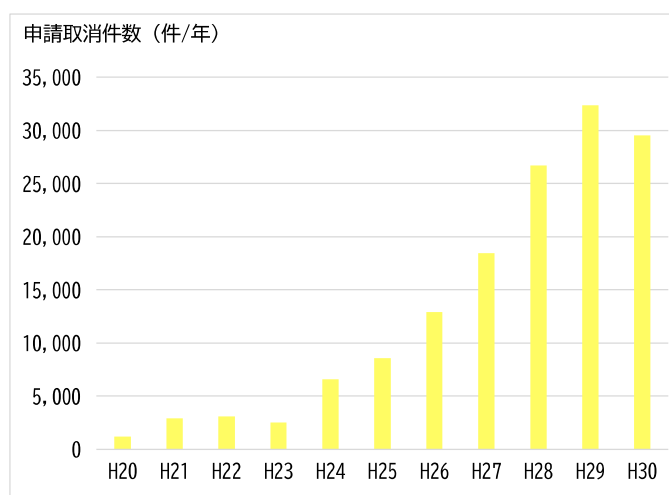


図 申請による運転免許取消件数の推移 (神奈川県)

(出典) 警察庁運転免許統計

②働き方改革の推進

近年の働き方改革の推進により、テレワークや在宅勤務が推進されつつあり、「通信利用動向調査(総務省)」によると、テレワークを導入している、または、今後導入予定の企業が、平成29(2017)年時点では18.2%であったのが、令和元年時点では29.6%まで上昇しています。

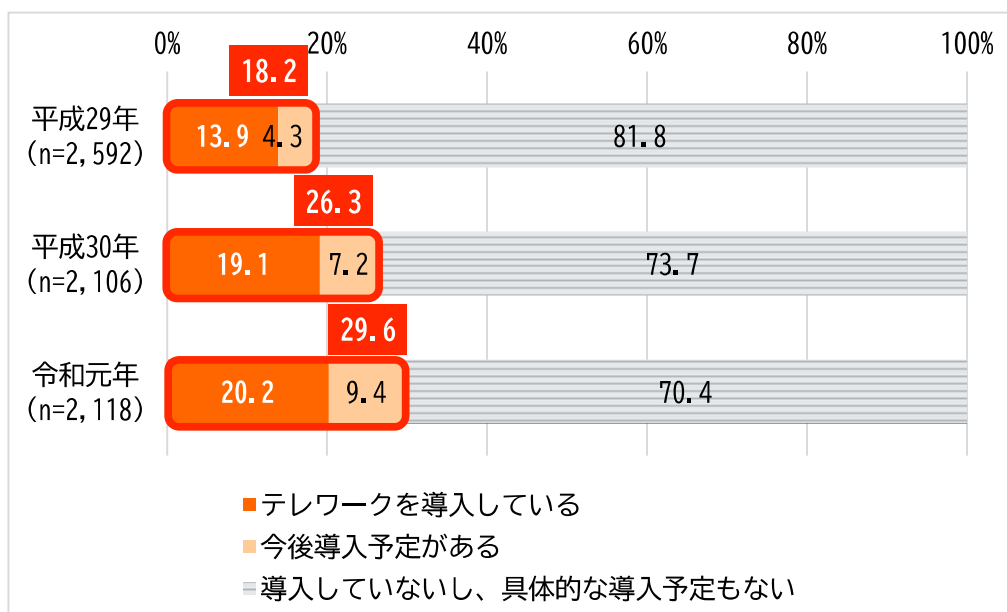


図 テレワークの導入状況

(出典) 通信利用動向調査(総務省)に基づき作成

3.5 地域公共交通を担う基盤

(1) 幹線道路の整備

本市の幹線道路の整備は、平成28（2016）年度に、令和7（2025）年度までの10年間（前期6年、後期4年）を計画期間とした「第2次川崎市道路整備プログラム」を策定し、交通渋滞や交通事故の状況、防災機能、公共交通支援などの客観的な指標と隣接自治体との連携などの事業性による評価等により、整備効果の高い箇所を選定して効率的・効果的な道路整備の推進に取り組んでいます。

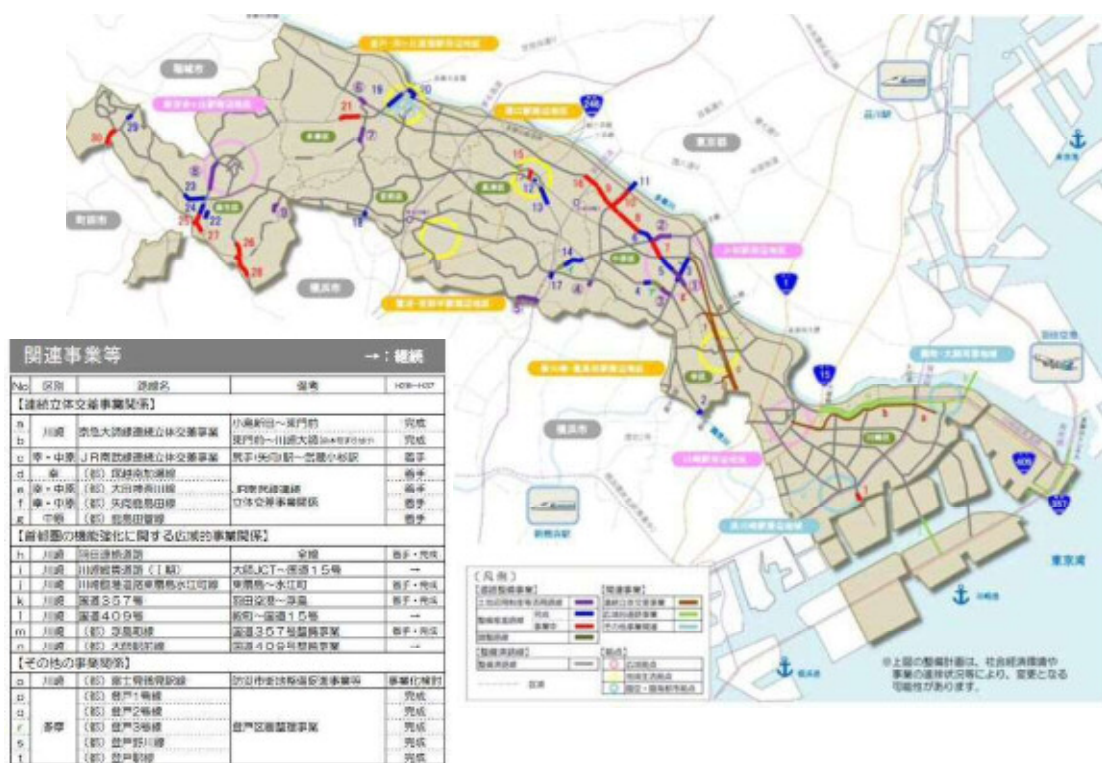


図 市内の道路整備計画

(出典) 第2次川崎市道路整備プログラム

(2) まちづくりに伴う基盤整備

横浜市高速鉄道3号線のあざみ野駅から新百合ヶ丘駅への延伸事業が平成31(2019)年1月に事業化の判断を発表し、早期の実現に向けた取組が進められています。延伸によって新百合ヶ丘駅へ新たな鉄軌道が乗り入れること、また、本市内に中間駅が整備されることで、横浜方面との新たな人の流れ、駅への移動ニーズの発生が想定されます。

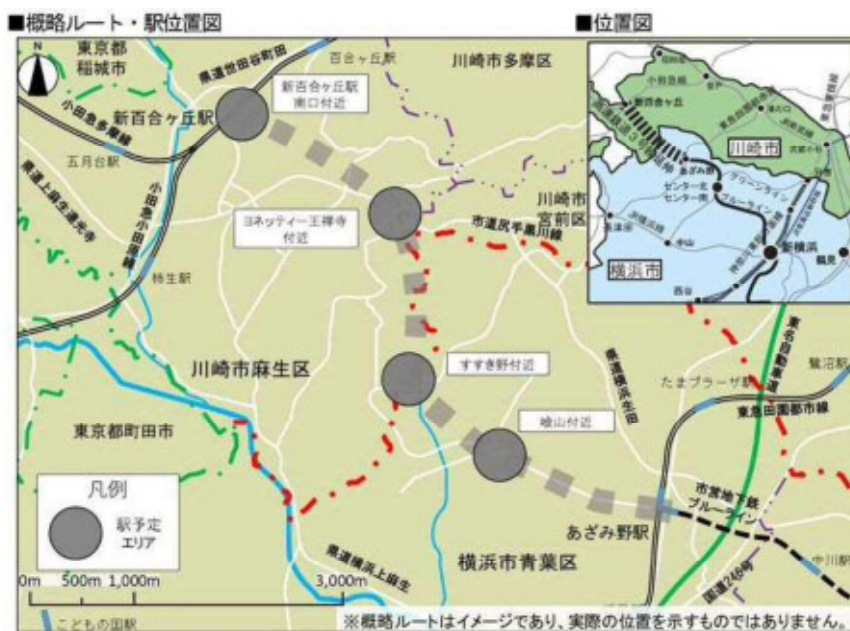


図 横浜市高速鉄道3号線の概略ルート・駅位置図

(出典) 川崎市・横浜市報道発表資料(令和2(2020)年1月21日)

国が主催する「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」では、我が国の国際競争の強化に向けて、国家戦略特別区域の目標を達成するプロジェクトの一環として羽田空港周辺地域及び京浜臨海部の連携を強化し、成長戦略拠点の形成を図るための必要な都市・交通インフラ整備等に取り組むこととしています。

その中で、羽田連絡道路は、羽田グローバルウイングズ（羽田空港跡地地区）とキングスカイフロント（殿町地区）を結び、成長戦略拠点の形成を支えるインフラとして、令和3年度内の一日も早い開通を目指して整備が進められています。この整備により、市内から羽田空港へのアクセス性が高まることが期待されます。



図 羽田連絡道路のイメージパース

(出典)川崎市資料



図 羽田空港周辺・京浜臨海部の連携強化

(出典)川崎市資料

市街地再開発事業や土地区画整理事業と関連した市内鉄道駅の駅前広場整備などの交通基盤整備が進むことで、駅アクセス改善や路線検討等の契機となることが想定されます。

本市においても、各拠点駅の周辺における市街地再開発事業や土地区画整理事業などにより、駅前広場の整備による鉄道と路線バス等との円滑な乗り継ぎや、路線バスの円滑な走行環境の確保に向けた取組が進められています。



図 鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業施設設計画概要（案）

（出典）川崎市HP

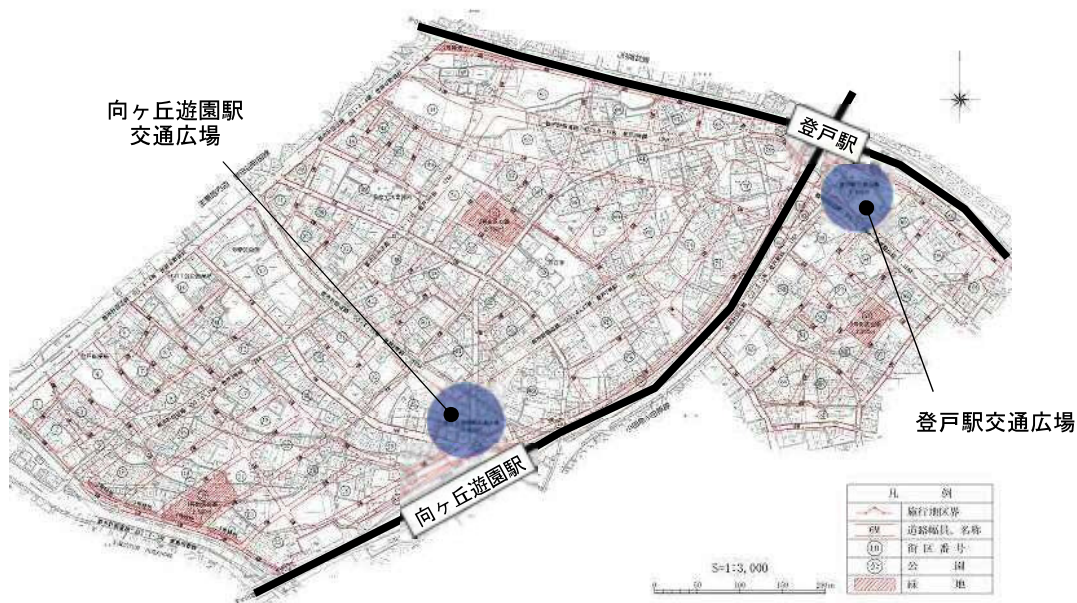


図 登戸土地区画整理事業 設計図

（出典）川崎市資料



図 大師橋駅前周辺地区・駅前交通広場計画案及び大師橋駅駅前広場イメージパース
 (出典)川崎市資料

(3) 地域公共交通に関する新技術を活用した取組

ICTの進展により、最寄りのタクシーを呼び出すことで配車を円滑に行い、利用者の待ち時間の短縮を行う配車アプリやドアツードアで利用者を輸送するオンデマンド交通の普及など、地域公共交通を利用しやすくなる手段の開発が進んでいます。

特に、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで、検索・予約・決済等を一括で行うサービスであるMaaS（マース：Mobility as a Service）は、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものとして期待されています。



図 MaaSの概要

(出典) 国土交通省HP「日本版MaaSの推進」より抜粋

本市では新百合ヶ丘駅周辺地区において、小田急電鉄株式会社が進めるMaaSアプリの実証実験を通じて、居住者等の生活利便性を高めるとともに、横浜市高速鉄道3号線の延伸を見据えた次世代型鉄道沿線まちづくりを目指し、MaaSアプリから得られるデータ等の活用を図ることの検討が進められています。

また、この実証実験では、一定区域内の約500か所で乗降可能なオンデマンド交通の実証運行のほか、鉄道やバス、タクシー、カーシェアを含む多様な交通手段を検索、手配が可能となるサービスを提供するなど、新たな取組の導入に向けた検討が進められています。

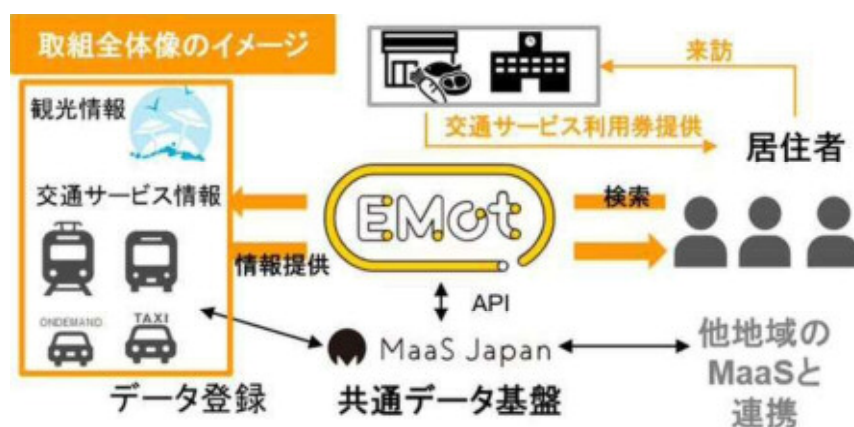


図 しんゆりMaaS実証実験の取組全体像イメージ

(出典) 「令和2年度 日本版MaaS推進・支援事業38事業について」より抜粋

3.6 新型コロナウイルス感染症による影響

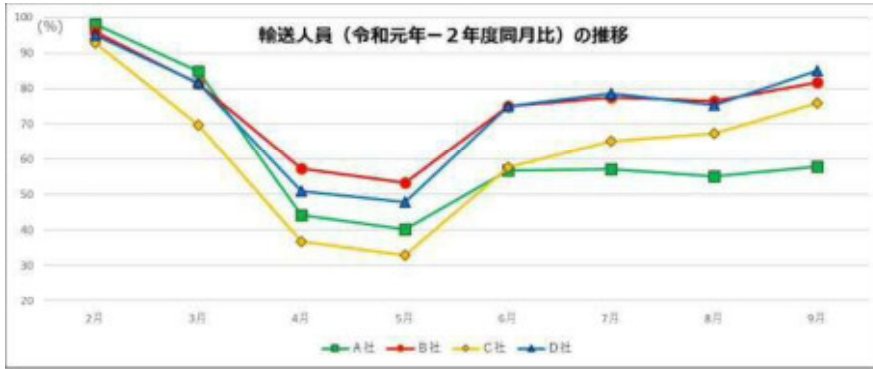
新型コロナウイルス感染症により、利用者の意識や移動ニーズに大きな変化を及ぼしており、地域公共交通に対し多大な影響を与えていることから、その影響について次のとおり整理します。

● 社会変容・変革による公共交通利用の変化

- ・令和2年4月～5月の緊急事態宣言以降、鉄道、路線バス、タクシー等の各公共交通機関における利用者数は、前年同月と比較して著しく減少し、7月時点においても30%前後の減少となっています。
- ・近年の働き方改革の推進により、テレワークや在宅勤務が全国的に進められ、導入企業が年々増加傾向にあることから、通勤を目的とした利用者が減少する中、新型コロナウイルス感染防止の観点からも更なる増加が見込まれることから、輸送需要の変化に対応する必要があります。
- ・働き方以外においても、買物などにおいても新型コロナウイルスの感染症に伴う「新たな生活様式」が浸透してきており、外出自粛など移動の機会についても影響が及んでいることから、今後、これらの状況を踏まえた取組を推進していく必要があります。
- ・新型コロナウイルス感染防止の観点から、各交通事業者において換気や消毒、飛沫防止などの対策が実施されているところであり、利用者側においても、自らが取り組むオフピーク通勤の推進等により通勤の分散化を図るなど、誰もが安全に安心して利用できる地域公共交通環境の実現を図る必要があります。

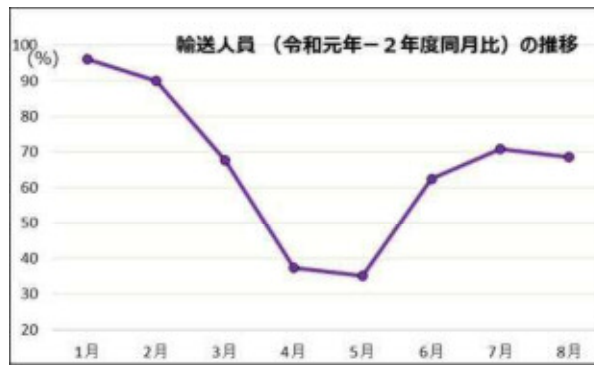
(1) 路線バス、タクシー、コミュニティ交通における輸送人員の推移

令和2（2020）年に発生した新型コロナウイルスの感染拡大により、市域における輸送人員（前年同月比）は緊急事態宣言以降の5月時点で、路線バスが約50%減、タクシーで約65%減、コミュニティ交通で約60%減となっており、前年同月と比較して著しく減少している状況です。



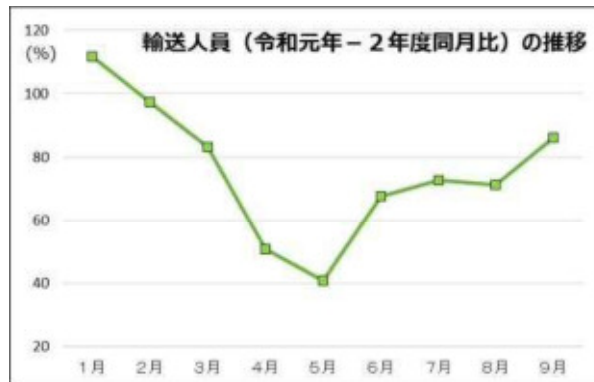
【再掲】図 市内を運行する路線バスの輸送人員令和元年度－2年度比較

(出典)各事業者提供資料に基づき作成



【再掲】図 市内を運行するタクシーの輸送人員令和元年度－2年度比較

(出典)各事業者提供資料に基づき作成



【再掲】図 市内を運行するコミュニティ交通（高石・長尾台地区）の輸送人員
令和元年度－2年度比較

(出典)各事業者提供資料に基づき作成

(2) 新型コロナウイルスの感染拡大による市内広域拠点の滞留の変化

新型コロナウイルスの感染拡大に伴う、「新しい生活様式」が浸透などにより、不要不急の外出・移動が減少傾向となっています。

市内広域拠点の時間帯別滞留人口をみると、川崎駅周辺、新百合ヶ丘駅周辺では、日中の滞留人口が減少しています。

また、武蔵小杉駅周辺では、朝のピーク時や夜間の滞留人口が減少しています。

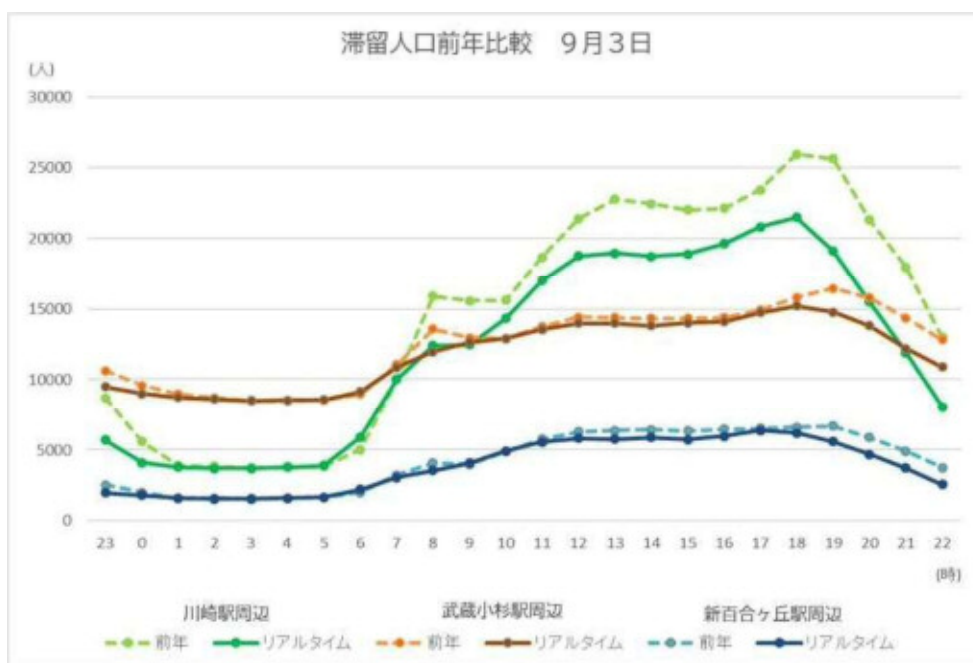


図 市内の主要箇所における時間帯別滞留人口の前年比較

(出典) 「モバイル空間統計 人口統計マップ※」(株式会社ドコモインサイトマーケティング)

(※)各1時間当たりの鉄道駅が含まれる500mメッシュの滞在人口を、前年同月の平日平均値と比較して示したものを。

なお、滞在人口には、来訪者のほかに居住者も含まれている。

3つの広域拠点駅周辺の軸を合わせるために、サイズを変えて表示している。

4 課題の整理

4.1 本市の地域公共交通の現状と課題のまとめ

「3 地域公共交通を取り巻く状況」で整理した本市の地域公共交通の現状を踏まえつつ、「川崎市総合都市交通計画」に示す施策の方向性を実現するうえでの課題を次のとおり整理します。

(1) 変化する輸送需要への対応

- **輸送需要の変化**
 - ・ 殿町国際戦略拠点キングスカイフロントや東扇島等の臨海部における事業所数及び就業人口の増加傾向を踏まえた対応が求められています。
 - ・ 夜間及び昼間人口の増加に加え、バスの利用割合が高い年齢層の増加により、路線バスの利用者数が増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症による影響が生じています。
 - ・ 昼のオフピーク時間帯の「自宅－私事」での利用増加が見込まれるなど、目的に応じた輸送需要への対応を行う必要があります。
 - ・ 高齢化の進展により、今後、更なる高齢者の利用増加が想定されます。
- **路線バスの運転者不足**
 - ・ 自動車運転従事者の有効求人倍率が増加や、第二種大型自動車運転免許保有者の減少により、路線バス運行を担う運転者の確保が難しくなっており、今後、現状の路線バスの運行維持が懸念されます。
- **新型コロナウイルス感染症による社会変化・変革への対応**
 - ・ 近年の働き方改革の推進により、テレワークや在宅勤務が推進されつつある中、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う「新しい生活様式」の浸透により、「通勤・通学」利用が減少し、地域公共交通に対し、影響を及ぼしています。また、時差出勤の推進による時間帯の変更や、在宅活動の増加による日中の生活圏での動きが高まることが想定されます。

→ 変化する輸送需要に対し、地域交通の基幹的な役割を担う路線バスを中心に、利用実態を踏まえた効率的・効果的なネットワークを形成するとともに、誰もが安全に安心して利用できる公共交通の維持・確保に取り組んでいく必要があります

(2) まちづくりとの連携

- **基盤整備・開発事業の進捗**
 - ・鉄道や道路の整備により、新たな人の流れ、移動ニーズの発生が想定されるほか、再開発事業等と関連した駅前広場整備が進むことで、道路整備と合わせて駅アクセスの向上や路線検討等の契機となることが想定されます。
- **上位計画等との連携**
 - ・上位計画や関連計画で位置づけられた、「脱炭素化に向けたまちづくり」や「臨海部の交通機能強化」など、地域にあったまちづくりと連携した取組が求められています。

→ 現在、検討が進められている基盤整備・開発事業を始め、まちづくりの計画段階から交通事業者と連携し、新たに整備される駅前広場等を活用しつつ、上位計画・関連計画の方向性と整合のもと、交通サービスの提供を図っていく必要があります

(3) 利用環境の整備・改善

- **バス利用者の意見・要望への対応**
 - ・路線バスの利用に関する要望として、道路混雑による遅延や、運行本数、バスがいつ来るかわからないと指摘する意見が多い状況です。また、荷捌き車両の駐停車や無秩序な企業送迎バスの乗降等によって生じる走行環境の阻害も散見されています。
 - ・川崎区については、車内混雑に関する意見の割合が高く、車内の混雑緩和に係る取組を図る必要があります。
- **利用者が快適に利用できる環境整備**
 - ・発着するバスの運行が特に多い川崎駅東口駅前広場では、一部の乗り場における運行本数の集中により、停留所の混雑が見受けられているほか、同一方面への乗り場が複数個所に分散されているなど、利用者が快適に利用できる環境整備を行う必要があります。

→ 走行環境改善による定時性の確保や、利用者が快適に利用できる環境を整える必要があります

(4) 多様化するニーズなどへの対応

- **高齢化の進展による公共交通需要の高まり**
 - ・高齢者の免許非保有者及び免許返納数は近年大幅な増加傾向にあることや、医療施設等へのバス利用発生集中量が増加しており、自動車に代わる移動手段の確保が望まれます。
- **路線バスでは対応困難な地域における取組**
 - ・路線バスの運行が困難な地域においてはコミュニティ交通の導入を行っており、導入の検討している地区も4地区存在し、北部地域が多い状況となっています。
- **企業送迎バス等の活用**
 - ・通勤時間帯の川崎駅東口バスターミナルが飽和状態であることから、路線バスの増便が困難となっています。臨海部では、通勤手段として企業送迎バスを導入している企業が多く、通勤の一端を担う企業バスの活用を図ることにより、路線バスの負担軽減を進めていく必要があります。

→社会環境の変化により市民ニーズが多様化する中、地域における交通資源等の活用や、技術開発を踏まえた新たな交通サービスの導入を図ることにより、地域特性に応じたよりきめ細かな移動手段等の確保が求められています

5 目指すべき将来像

5.1 計画の基本方針

上位計画や関連計画に示されたまちづくり、交通施策の方向性、及び「4 課題の整理」における地域公共交通の課題を踏まえ、計画の基本方針を次のように設定します。

- **上位計画（川崎市総合計画＜第2期実施計画＞）**
 - ・都市構造の考え方において、魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくりの更なる推進と、身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくりに取り組むこととしています。
 - ・また、持続可能なまちづくりに向け効率的、効果的な交通体系の構築を推進することとされており、将来の人口減少・超高齢化社会の到来等を見据えた中で、市民の日常生活を支える身近な生活エリアの交通環境などの整備の重要性がこれまで以上に高まるものとされています。
 - ・身近な交通環境等においては、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備を推進し、多様な主体との連携による持続可能な交通環境の整備に向けて、地域の特性やニーズに応じた取組を進めることとしています。
- **総合都市交通計画**
 - ・交通政策の目標として、「首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備」、「誰もが安全・安心・快適に利用できる交通環境の整備」、「災害に強い交通環境の整備」、「地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備」、「地球にやさしい交通環境の整備」の5つが定められています。
- **地域公共交通の課題**
 - ・「変化する輸送需要への対応」、「まちづくりとの連携」、「利用環境の整備・改善」、「多様化するニーズなどへの対応」の4つを主な課題として整理し、関連する基盤整備や開発事業における進捗状況との整合や、利用者からの意見等を踏まえながら、誰もが安心して利用できる環境を整備するため、効率的・効果的なネットワークの構築を図る必要があります。

川崎市総合計画<第2期実施計画>

(1) 都市構造の考え方

① 広域調和型のまちづくり

近隣都市との適切な役割を分担しながら、広域的視点を踏まえた各拠点の魅力の創出に向けたまちづくり

② 地域連携型のまちづくり

ターミナル駅や身近な駅周辺など、市民の身近な日常生活を支える各地域の自立と連携をめざしたまちづくり



(2) 交通体系の考え方

「持続可能なまちづくりに向けた効率的・効果的な交通体系の構築」

① 広域的な交通網の整備 ② 市域の交通網の整備 ③ 身近な交通環境などの整備

将来の人口減少・超高齢化社会の到来等を見据えると、市民の日常生活を支える身近な生活エリアの重要性がこれまで以上に高まる。

総合都市交通計画

<交通政策の目標>

- ① 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備
- ② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備
- ③ 災害に強い交通環境の整備
- ④ 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備
- ⑤ 地球にやさしい交通環境の整備

課題

変化する輸送需要への対応

まちづくりとの連携

利用環境の整備・改善

多様化するニーズなどへの対応

基本方針

地域特性に応じた多様な主体との連携により地域公共交通ネットワークを形成し、持続可能な地域交通環境の向上を目指す。

図 上位計画等や地域公共交通の課題を踏まえた本計画の基本方針

5.2 目指すべき地域公共交通ネットワークの将来像

上位計画に示される4つの生活行動圏を単位として、駅を中心とする地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

地域公共交通ネットワークは、総合都市交通計画に基づく「鉄道ネットワーク」に、拠点間を結ぶ「基幹バスネットワーク」と拠点や鉄道駅、各種施設間を結び基幹バスネットワークを補完する「地域バスネットワーク」、さらに地域内の施設や路線バスへのアクセスを確保する「地区コミュニティ交通」の4つが階層的に構成され、相互に連携しながら構築することを目指します。

また、現在の路線バスネットワークは、市内各地に限らず隣接都市の鉄道駅等に広がる路線網が形成されていることを踏まえ、隣接都市の鉄道駅へのアクセス路線の維持を進めます。

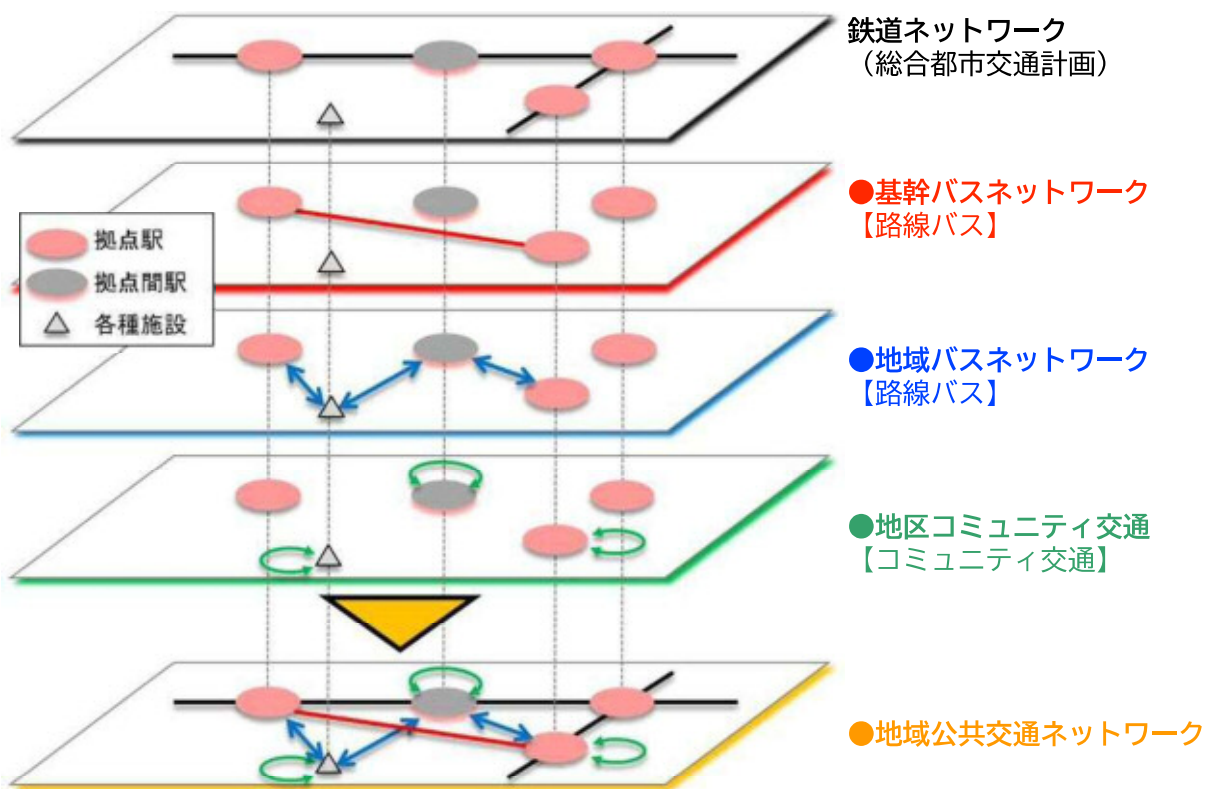


図 将来の目指すべき地域公共交通ネットワークの考え方

(1) 基幹バスネットワーク形成に向けた考え方

●生活行動圏を越えて市域の拠点駅等をつなぎ、鉄道とともに骨格を成し、多くの沿線地域の移動を支えるネットワークを形成する

- ・「現在の運行本数」及び「移動傾向」をはじめ、「基盤整備や開発事業」、「エリア間移動のリダンダンシー（複数経路の確保）」、「交通事業者の運行動向」を総合的に捉えながら、基幹バスネットワークの形成を目指していきます。
- ・基幹バスネットワークを構成する路線は、鉄道のような輸送力や定時性、速達性を確保する取組が求められることから、特にピーク時における速達性や定時性に配慮した取組により、利便性の向上を図ります。

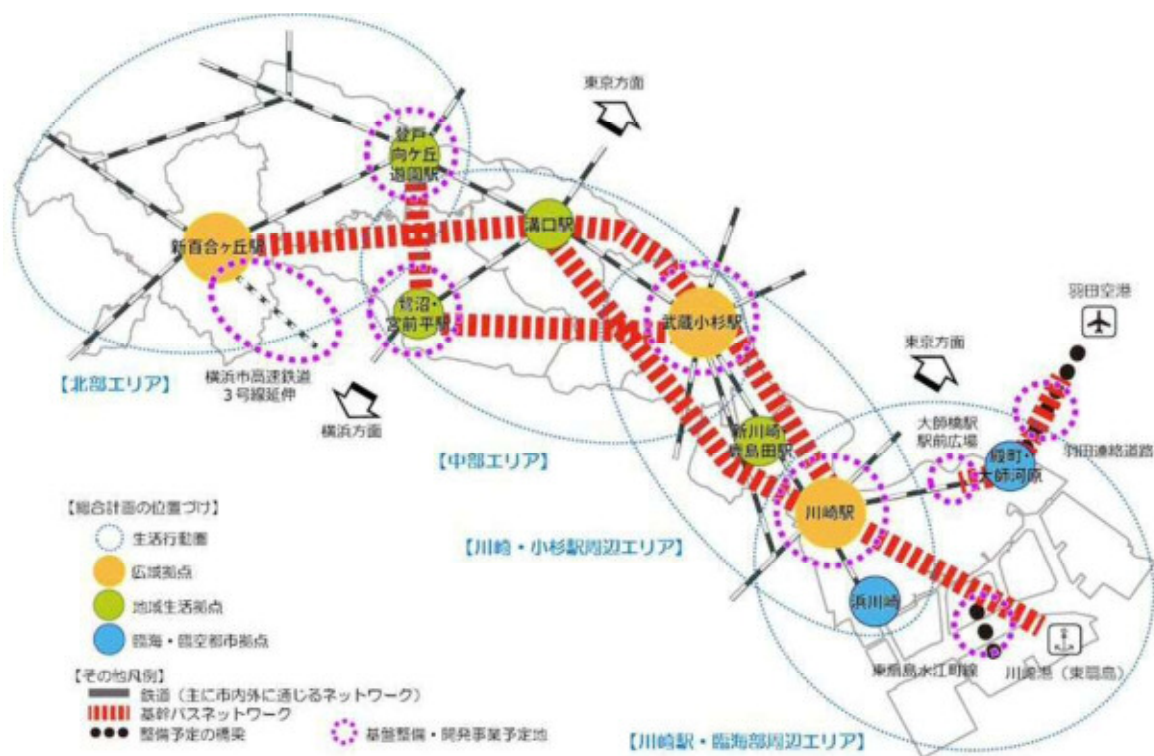
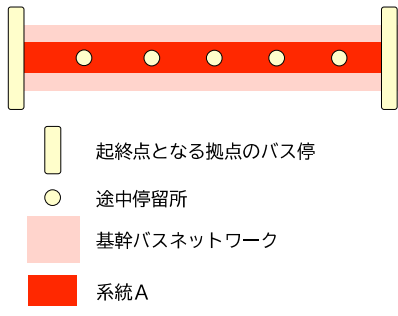
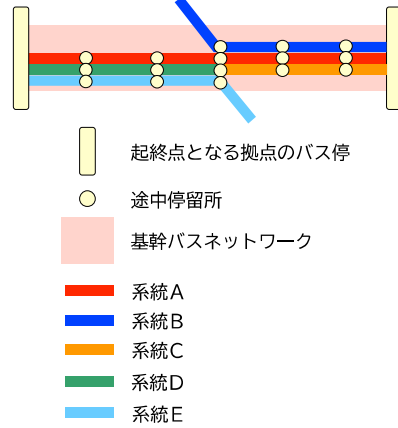


図 将来の目指すべき基幹バスネットワーク形成イメージ

<p>主な取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基盤整備や開発事業を踏まえた路線の新設・見直し (鷺沼駅周辺再整備、大師橋駅駅前広場整備、横浜市高速鉄道3号線の延伸など) ・ BRTの導入による臨海部中央部への輸送力・速達性の向上 ・ 長大路線における運行効率化 (大師橋駅を活用したフィーダー化による川崎への集中を分散) ・ 駐車対策の推進 ・ 交通流動の改善 (バスベイ設置等)
<p>担うべき交通手段</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス
<p>備考</p>	<p>・ 基幹バスネットワークの運行形態については、必ずしも一つの系統により拠点・起終点間を結ぶ形態ではなく、複数の系統で構成して一定の運行本数を確保する形態も採用するなど、地域の利用実態に応じて適切な運行形態を設定します。</p> <p>・ また、前ページのネットワークは特定の路線・系統を示したものではありません。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>一つの系統が起終点間を結ぶ形態</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>複数の系統により拠点間で一定の本数を確保する形態</p>  </div> </div>

(2) 地域バスネットワーク形成に向けた考え方

●地域特性に応じ、鉄道駅と住宅地、公共公益施設等をつなぐバス路線で、主に生活行動圏内の移動を支えるネットワークを形成する

- ・身近な鉄道駅と住宅地、公共公益施設等への移動を中心に、「路線バスの走行環境」「利用者の特性」「開発動向」などの地域特性を踏まえ、地域バスネットワークの形成を目指していきます。
- ・地域バスネットワークを構成する路線は、重複路線等におけるバス事業者間の調整による運行の見直しや、長大路線における運行効率化により、バスの輸送資源を生み出すことにより生じた余剰部分を活用するとともに、基盤整備や開発事業等を踏まえ、路線の新設などを行っていきます。
- ・なお、路線の新設などにあたり、路線バス社会実験制度を活用するなど、地域交通ネットワークの形成に向けた取組を推進します。

(本市の基本的な考え方)

- ・基幹バスネットワークを踏まえ、鉄道駅と住宅地、公共公益施設を結ぶ路線により地域バスネットワークの形成を目指していきます。

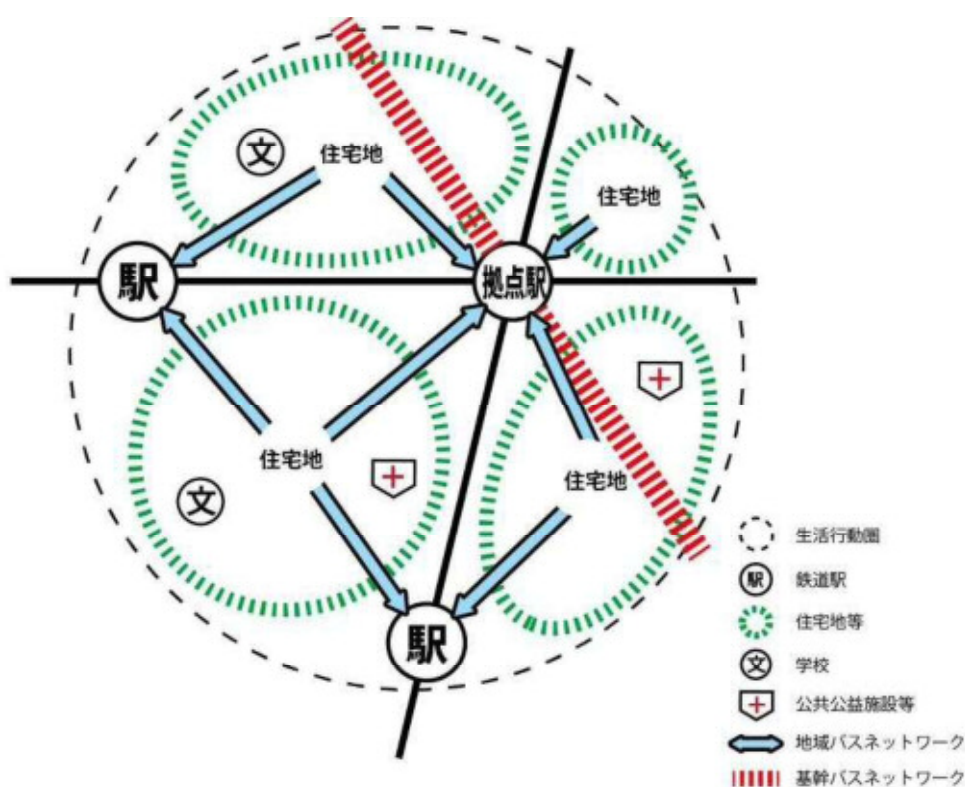


図 将来の目指すべき地域バスネットワーク形成の概念図

(臨海部方面の考え方)

- ・ 基幹バスネットワークを踏まえ、川崎駅と住宅地、公共公益施設等を結ぶ路線について、大師橋駅駅前広場の整備の機会を捉え、川崎駅及び大師橋駅と臨海部を結ぶ路線を適切に組み合わせることにより地域バスネットワークの形成を目指していきます。

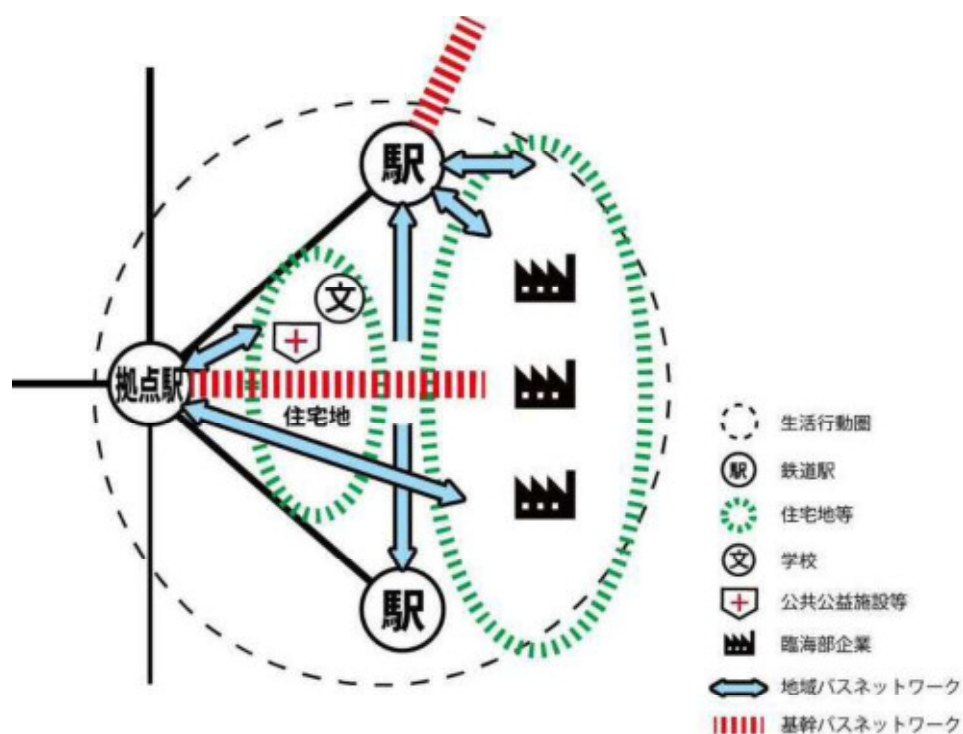


図 将来の目指すべき地域バスネットワーク形成の概念図

<p>主な取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 長大路線における運行効率化 ・ 重複路線等における運行調整による効率化 ・ 基盤整備や開発事業を踏まえた路線の新設・見直し (鷺沼駅周辺再整備、大師橋駅駅前広場整備、横浜市高速鉄道3号線の延伸など)
<p>担うべき交通手段</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス

(3) 地区コミュニティ交通の考え方

●路線バスを利用しづらい住宅地から鉄道駅や生活施設等への移動を補完する交通で、地域特性に応じて身近な生活の移動を支える交通手段（地域の取組状況に応じて反映）

- ・鉄道駅へのアクセスは路線バスを基本としながらも、路線バスが利用しづらい地域において、地域主体のコミュニティ交通導入に向けた取組に対し、「地域ニーズ」、「地域の道路状況」、「周辺の公共交通」、「地域住民の高齢化状況」、「地域の地形（高低差）」などの地域特性に応じた支援を行っていきます。
- ・地区コミュニティ交通では、地域ニーズを的確かつ迅速に把握し、多様な主体と連携し、様々な運行手法の活用により交通手段の確保を進めていきます。



図 町丁目別高齢化率（平成27（2015）年）



図 市内の地形概況図

（出典）「川崎市都市計画マスタープラン」

主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の輸送資源の活用 ・様々な運行手法の活用 ・地域交通の技術的・資金的支援の見直し ・地域交通の導入に向けた取組手順の見直し
担うべき交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティ交通

6

目標および目標達成のための施策・事業

6.1 目標および目標達成のための施策・事業

(1) 計画の目標

地域公共交通の現状と課題及び本計画の基本方針を踏まえ、計画の目標を次のとおり設定します。

1) 目標1：効率的・効果的な路線バスネットワークの形成

- ◆ 社会変容・変革や就業人口の増加及び高齢化の進展などによる路線バスの輸送需要の変化などを踏まえた効率的・効果的なネットワークの形成を目指します。
- ◆ 基盤整備や開発事業の進捗を踏まえ、駅アクセスの向上や地域の交通機能強化への対応、新たな基盤整備を念頭にした効果的なネットワークの形成を目指します。
- ◆ 市民ニーズが多様化する中で、地域特性に応じた移動手段等の確保を目指します。

2) 目標2：活力あるまちづくりに資する交通環境整備の推進

- ◆ バス利用が集中する川崎駅東口周辺をはじめ、効率的・効果的な路線バスネットワークの形成にも資する、安全・安心して利用できる環境整備を目指します。
- ◆ 駅前広場整備の機会を捉え、交通結節機能の強化を図るなど、地域にあったまちづくりと連携した交通環境整備を目指します。
- ◆ バス利用者からの意見・ニーズを踏まえ、利用者にとってわかりやすい乗り場配置など、利用者が安心して利用できる環境整備を目指します。

3) 目標3：快適で利用しやすい輸送環境整備の推進

- ◆ バスの利用傾向を踏まえ、急行便の設定により輸送サービスの快適性を向上するなど、快適に利用できる環境整備を目指します。
- ◆ バス利用者からの意見・ニーズを踏まえ、走行環境改善による定時性の確保や車内混雑の緩和など、利用者が安心して利用できる環境整備を目指します。
- ◆ 公共交通機関の利用促進や環境に配慮した車両の導入により、脱炭素化に向けた環境にやさしい環境整備を目指します。
- ◆ ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなど、高齢者や障がい者等に配慮した車両の導入により、誰もが安心・安全で快適に利用できる交通環境の整備を目指します。

4) 目標4：地域特性に応じた移動ニーズへの対応

- ◆ 少子高齢化の進展や免許返納の増加、働き方改革の推進などによる社会状況の環境変化によって、市民ニーズが多様化し、輸送需要が変化しつつある中で、路線バスによる対応が困難な地域に対し、地域における輸送資源の活用を図ることで、地域特性に応じたよりきめ細かい移動手段の確保を目指します。

(2) 目標達成のための施策・事業

目標を達成するための施策及び事業については、次のとおり設定し、行政である本市が中心となって交通事業者等と連携し、各施策・事業に取り組んでいきます。

1) 目標 1 に関する施策・事業

効率的・効果的な路線バスネットワークの形成

基盤整備や開発事業、横浜市高速鉄道 3 号線の延伸等の進捗を踏まえ、路線バスの利用実態に応じて輸送力の確保や効率化、分散化を進めるため、次の施策及び事業を展開します。

● 施策（1）ネットワーク形成に資する新規路線・路線見直し

基盤整備や開発事業の進捗を踏まえ、駅アクセスの向上や地域の交通機能強化への対応を図るとともに、ピーク時を中心とした臨海部におけるバス車内の混雑や長時間乗車などの課題へ対応していくために、次の事業を実施します。

<事業>

- ① 基盤整備や開発事業を踏まえた路線の新設・見直し
- ② BRTの導入による臨海部中央部への輸送力・速達性の向上
- ③ 臨海部における交通拠点整備による交通結節機能の強化

● 施策（2）路線バスの利用実態等を踏まえた路線の効率化

運行距離の長い路線における定時性の確保や、複数の事業者により系統が重複している区間での利便性の向上に向けて、路線バス利用実態を踏まえながら、次の事業を実施します。

<事業>

- ① 長大路線における運行効率化
- ② 重複路線等における運行計画の調整による効率化

● 施策（3）横浜市高速鉄道 3 号線の延伸を見据えたバスネットワークの構築

横浜市高速鉄道 3 号線の延伸を見据え、新たな移動ニーズが発生することを念頭に、将来の効率的・効果的なバスネットワークの構築に向け、次の事業を実施します。

<事業>

- ① 横浜市高速鉄道 3 号線の延伸を見据えたバスネットワークの検討

2) 目標2に関する施策・事業

活力あるまちづくりに資する交通環境整備の推進

駅前広場の整備にあわせ、効率的・効果的なネットワークの形成を支えるための交通結節機能を強化するとともに、利用が集中する川崎駅東口周辺の交通利用環境の向上を図りつつ、最新のICT技術等を活用しながら、公共交通への利用促進を図っていくために、次の施策及び事業を展開します。

● 施策（1）駅前広場の整備にあわせた交通結節機能の強化

新たな駅前広場の整備が進められる中、鉄道駅における鉄道と路線バス等との乗換えを円滑なものとしていくために、次の事業を実施します。

<事業>

- ① 駅前広場の整備にあわせた乗換えの利便性向上

● 施策（2）川崎駅周辺における交通利用環境の向上

川崎駅周辺に集中する路線バスの走行環境や、一部の停留所への運行便数の集中による停留所の混雑について改善を図っていくために、次の事業を実施します。

<事業>

- ① 川崎駅東口周辺における交通環境の改善
- ② 川崎駅東口駅前広場における利用環境の向上
- ③ 川崎駅東口周辺における駐車対策の推進

● 施策（3）ICT等を活用した地域公共交通の利用促進

バスがいつ来るかわからないといった要望への対応や、バスを移動手段として認知していただけるよう、最新のICT技術等を活用しながら路線バスの利用促進を図っていくために、次の事業を実施します。

<事業>

- ① 停留所における情報提供の充実
- ② MaaSの活用
- ③ 多様な資源・媒体を活用した利用促進

3) 目標3に関する施策・事業

快適で利用しやすい輸送環境整備の推進

路線バスの利用に関する要望への対応や、利用者や地球環境に優しい交通環境の整備を目指し、次の施策及び事業を展開します。

● 施策（1）定時性確保に向けた交通環境の改善

バス利用者からの意見・要望として多いバスの定時性の確保に対し、支障となる様々な問題への対応を図りながら走行環境を改善していくために、次の事業を実施します。

<事業>

- ① 小川町バス乗降場適正利用の推進
- ② 交通流動の改善

● 施策（2）輸送サービスの快適性向上

利用者の多い系統でピーク時を中心にみられる、起点バス停から終点バス停までの継続した車内混雑の改善や、利用者における着席志向へ対応していくために、次の事業を実施します。

<事業>

- ① 急行便や座席指定制便の運行などによる快適性の向上

● 施策（3）ひとや環境にやさしい交通環境の整備

少子高齢化の進展などを背景に、高齢者、障がい者をはじめとした誰もが利用しやすい公共交通や、上位計画や関連計画などで位置づけられた脱炭素化に向けたまちづくりを推進していくために、次の事業を実施します。

<事業>

- ① バス待ち環境の改善
- ② ユニバーサルデザインによる交通結節点等の整備
- ③ ひとや環境に配慮した車両の導入
- ④ オフピーク通勤の推進
- ⑤ 高齢者の外出しやすい交通環境の整備

4) 目標4に関する施策・事業

地域特性に応じた移動ニーズへの対応

社会状況の環境変化により市民ニーズが多様化する中、多様な主体と連携を図り、地域における輸送資源を活用するなど、地域特性に応じたよりきめ細かい交通手段の確保を目指して、次の施策及び事業を展開します。

● 施策（1）多様な主体との連携によるコミュニティ交通導入の促進

高齢化が進展し、新たな路線バス需要が見込まれる中、起伏が多い地形や狭あいな道路により路線バスの運行が困難な地域において交通手段の確保を図っていくために、次の事業を実施します。

<事業>

- ① 地域の輸送資源の活用
- ② 様々な運行手法の活用

● 施策（2）地域支援の効率的・効果的手法の導入

地域協議会による主体的な交通手段の確保に関する取組を、効率的・効果的に支援していくために、次の事業を実施します。

<事業>

- ① 地域等への技術的・資金的支援の見直し
- ② コミュニティ交通の導入に向けた取組手順の見直し

地域公共交通の課題と計画の基本方針、目標及び目標を達成するための施策・事業については、下図のとおり設定します。

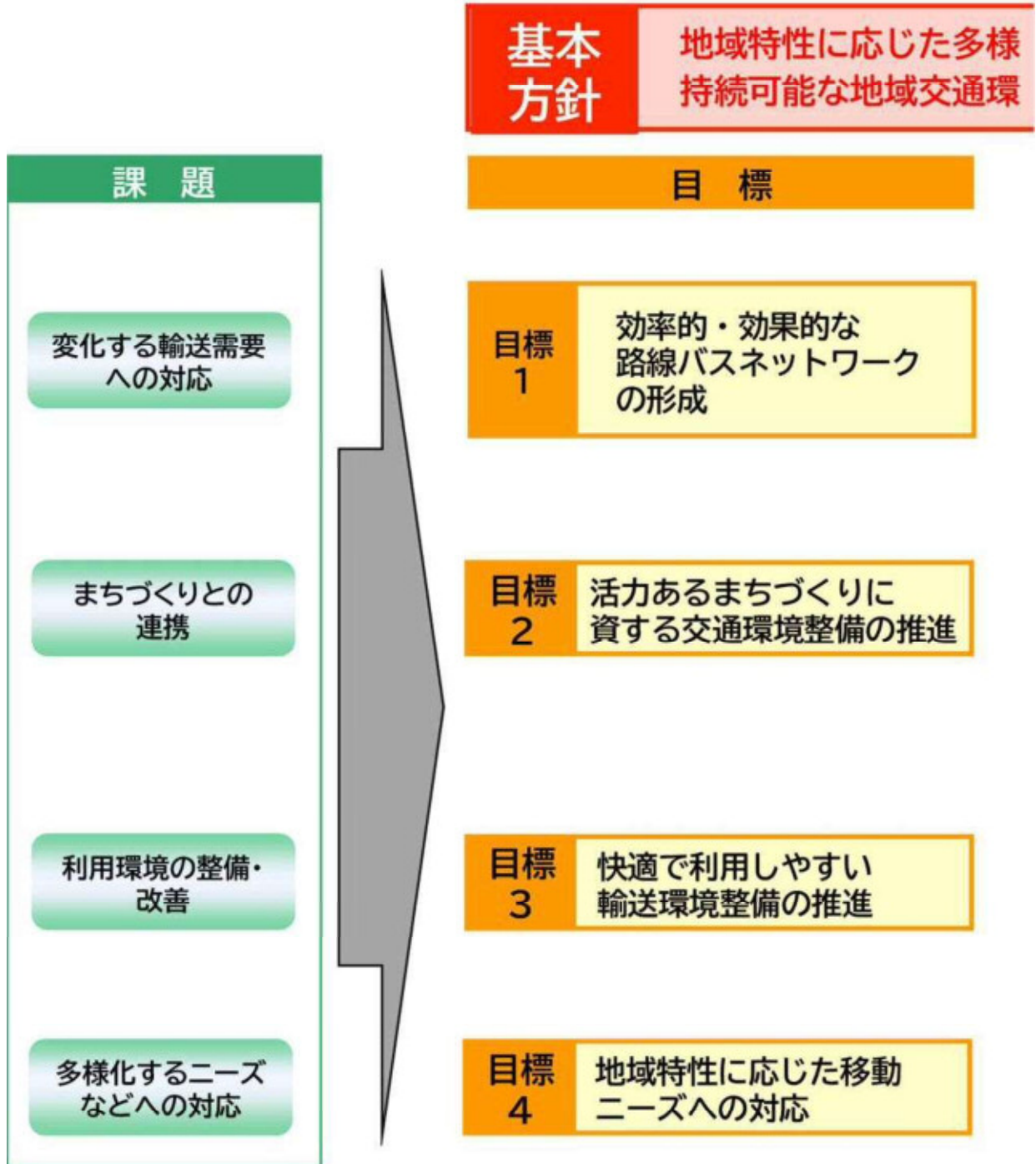


図 地域公共交通の課題・計画の基本方針

な主体との連携により地域公共交通ネットワークを形成し、境の向上を目指す。



・ 目標と目標達成のための施策・事業